



UNIVERSITE SAAD DAHLEB DE BLIDA

**Facultés des sciences de l'ingénieur
Département d'Architecture**

MEMOIRE DE MAGISTER

Option : Habitat

RAPPORT VILLE - MER DANS LE PROCESSUS DE TRANSFORMATION DU CADRE BATI , CAS D'ETUDE : VILLE DE AIN BENIAN



AIT SAADI Mohamed Hocine

Devant le jury composé de

M ^{me} N. CHABBI CHEMROUK	Professeur ; EPAU Alger	Présidente
Mr A.TACHERIFT	Professeur ; U. Ferhat Abbas Sétif	Examineur
Mr B.KHALFALLAH	Maître de Conférence, U.M'sila	Examineur
M ^{me} D. AIMEUR	Chargé de Cours ; USD Blida	Examinatrice
Mr O.BENKARA	Chargé de Cours ; USD Blida	Rapporteur
M ^{me} S.NATECHE	Directrice du littoral – Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement	Invité

RESUME

Le présent travail s'inscrit dans la thématique novatrice des petites villes côtières historiques dans le processus actuel d'urbanisation en Algérie. Ainsi on pourra définir un angle qui correspond à nos questionnements à travers l'exploration du thème étudié : - Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian -. Ceci a été rapporté en premier lieu au contexte général du débat scientifique de ces dix dernières années des experts internationaux. L'orientation du travail s'est effectuée à la base de l'introduction de la notion du « Waterfronts » et la relation « urbano- portuaire » comme concepts, modèles et instruments de recomposition des villes côtières. Le travail que nous avons mené sur la ville côtière de Ain Benian se réfère à des expériences internationales liée à l'affirmation constante de l'urbanisation des littoraux méditerranéens et / ou processus de sur utilisation intensive de l'espace littoral et maritime (travaux des experts de l'UNESCO – Programme MOST-CSI-97-2003) se rapportant à la problématique de la gestion intégrée du développement des petites villes historique de la rive sud de la méditerranée.(Maroc: Essaouira - Tunisie :Mahdia - Liban : Saida). La convergence de ces cas d'études problématisé (cas des villes côtières Maghrébines) présente des contextes de similitudes d'ordres géographiques, historico – culturels et paysagers avec la réalité algérienne en matière de développement et gestion du littoral.). Les mutations spatiales du territoire historique du Sahel, et plus spécialement celles du village de Ain Benian (premier centre agricole colonial important du littoral) se situent dans les années 90, dans le cadre de la politique de production de masse du logement social. La réflexion urbanistique actuelle et les politiques de développement des centres urbain en Algérie s'intéressent au thème de la réorganisation et de l'intégration des petites villes côtières du Sahel d'Alger, comme nouvelles polarités à promouvoir dans le processus de métropolisation du Grand Alger (GPU 1995 et projet urbain de réédification de la façade maritime du Sahel d'Alger 2005).

La démarche analytique de lecture de ces formes d'organisation contradictoire des villes côtières contemporaines (décomposition /recomposition) s'appuie d'un coté **sur la** reconstruction du processus historique de formation et de transformation et d'autre coté de l'analyse de la réalité urbaine. Cette thématique de refondation de l'interface ville mer a été réactualisée d'une part, à la base des différents cycles historiques de consolidation du territoire maritime de la ville de Ain Benian ; d'autre part sur l'évaluation des techniques et méthodologie de mise en œuvre de la reconquête maritime (de l'expérience colonial de Chassériau à la nouvelle proposition du groupe EMMAR 2006).

L'interprétation des nouvelles tendances d'aménagement urbain met en évidence un schéma processuel de structuration et d'homogénéisation de l'organisation du système d'intégration urbaine à travers la relation forte Ville /Mer. Les lignes conductrices qui supportent cette charge de développement de cette ville côtière se superposent sur les directions matricielles maritimes (transversales et longitudinales maritimes). C'est ainsi que ce modèle d'intégration entre la ville et la mer concurrence et parfois contredit les contenus, orientations et stratégie conventionnels des instruments de planification spatiale (PDAU/POS) appliqués à ces cas d'étude. L'affirmation du rapport ville mer dans ce contexte de généralisation du phénomène de littoralisation des petites villes côtières du Sahel, se traduit dans la réalité urbaine à travers l'intégration des formes d'usages du

centre ville au port et des nouvelles extensions périphériques au front de mer des deux (02) façades maritimes. Le modèle urbanistique et typologie du bâti qu'accompagne cette orientation structurelle de la ville côtière se définit par un caractère hétérogène fragmenté, du à différentes opérations sectorielles additives (programme d'habitat / équipements). Le recours à une nouvelle vision globale du contrôle du processus de transformation du cadre bâti des petites villes côtières, passe par la mise en place d'un projet de ville (projet urbain) unitaire qui superpose les différents intérêts et enjeux de production du bâti (aspects du patrimoine littoraux/homogénéité des formes d'usages/occupations du bâti côtier, modèle d'implantation et structuration privilégiant la relation ville mer).

Mots clés : Waterfronts / façade maritime, Ville-port, paysages littoraux, territoire historique côtier, processus de littoralisation, habitat côtier

ABSTRACT

This present work is regestred under the innovative set of themes of the small historical coastal cities in the current process of urbanization in Algeria. Thus one will be able to define an angle which corresponds to our questionnaire through the exploration of the topic study: relations between city-sea in the process of transformation of the built framework of the coastal city of Ain Benian -. This was brought back initially to the general context of the scientific debate of these ten last years of the international experts. The orientation of work was carried out at the base of the introduction of the notion of the "Waterfronts" and the relation "urbano-harbour" as concepts, models and instruments of recombining of the coastal cities. Work that we carried out on the coastal city of Ain Benain refers to international experiments related to the constant assertion of the urbanization of the Mediterranean littorals and/or process of on intensive use of littoral and maritime space (work of the experts of UNESCO - Most-csi-97 Program) referring to the problems integrated management of the development of the small history cities of southern bank of the the Mediterranean. (Morocco: Essaouira - Tunisia:Mahdia - Lebanon: Saida). The convergence of these cases of studies problematized (case of the coastal Maghrebines cities) present of the contexts of similarities of geographical natures, historico - cultural and landscape with Algerian reality as regards development and management of the littoral).. The space changes of the historical territory of the Sahel, and more especially those of the village of Ain Benian (first significant colonial agricultural center of the littoral) are in the Nineties, within the framework of the policy of mass production of the social housing. The current urbanistic reflexion and the policies of urban development of the centres in Algeria are interested in the topic of the reorganization and integration of the small coastal cities of the Sahel of Algiers, like new polarities to be promoted in the process of metropolisation of Large Algiers (GPU 1995 and urban project of rebuilding of the maritime frontage of the Sahel of Algiers 2005).

The analytical step of reading of these shapes of contradictory organization of the contemporary coastal cities (decomposition/recombining) is based of with dimensions on the rebuilding of the historical process of formation and transformation and other with dimensions of the analysis of urban reality. This set of themes of refondation of the interface sea city was reactualized on the one hand, at the base of the various historical cycles of consolidation of the maritime territory of the town of Ain Benian; in addition on the evaluation of the techniques and methodology of implementation of the maritime reconquest (of the experiment colonial of Chassériau to the new proposal of group EMMAR 2006). The interpretation of the new tendencies of urban development highlights a processual diagram of structuring and homogenisation of the organization of the system of urban integration through the relation strong City/Mer. The conducting lines which support this load of development of this coastal city superimpose on the maritime matric directions (transverse and longitudinal maritime). Thus this model of integration enters the city and the sea competes with and sometimes contradicted the contents, orientations and strategy conventional of the instruments of space planning (PDAU/POS) applied to these cases of study. The assertion of the report/ratio sea city in this context of generalization of the phenomenon of littoralisation of the small coastal

cities of the Sahel, is translated in urban reality through the integration of the forms of uses of the centre town to the port and the new peripheral extensions to the sea front of the two (02) maritime frontages. The model urbanistic and typology of the frame which this orientation structural of the coastal city defined by a fragmented heterogeneous character accompanies, the with different ones sectoral operation additive (program of habitat/equipment). The recourse to a new global vision of the control of the process of transformation of the built framework of the small coastal cities, passes by the installation of a project of city (urban project) unit which superimposes the various interests and stakes of production of the frame (aspects of the inheritances littoraux/homogeneity of the shapes of usages/occupations of the coastal frame, model of establishment and structuring privileging the relation sea city).

Key words: Maritime Waterfronts/littoral frontage, City-port, landscapes, coastal historical territory, process of littoralisation, coastal habitat

REMERCIEMENTS

C'est l'aide accordée par le Département d'Architecture de Blida qui a permis la concrétisation de ce mémoire de recherche de magister.

Mes remerciements tout particuliers vont aux chefs de Département d'Architecture de l'Université de Blida respectifs ; Messieurs M. Tarzaali / M.Bouteflika et plus spécialement à mon encadreur :

Mr Benkara Omar (Chargé de Cours - Département d'Architecture de Blida), pour sa patience, sa compréhension et sa compétence avec lesquelles il m'a encouragé, dirigé et aidé en permanence pour l'aboutissement final de cette recherche.

A toute l'Equipe Pédagogique de la Post Graduation de Blida ;

Je remercie également les membres du jury :

Mme N. Chabbi-Chemrouk / Mr A.Tachrift / Mr B. Khelffelah / Mme Dj. Aimeur de m'honorer par leur présence afin d'évaluer ce travail.

A Mme S. Nateche (Directrice du littoral, MAET) et mes amis Mr M.Abada, Mr A. Belkacemi, Mr N. Driassa et Mr K. Bougdal, pour leur aide et encouragements.

A ma très chère épouse, pour sa patience, sa compréhension, son réconfort, son soutien dans les moments difficiles avec lesquels j'ai pu mener à terme ce travail

A ma très chère famille, mes parents, ma belle mère, mes frères et sœurs, à toute la famille Mansouri , pour m'avoir apporté assistance et soutien

A la mémoire de mon frère Abdelhafid qu'il repose en paix.

LISTE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX

Figure 1.a:	(problématique générale) Le Waterfront de Barcelone	20
Figure 1.b:	(problématique générale) : La création d'une nouvelle interface Ville-Port à Marseille	20
Figure 1.c :	(problématique générale) : Valparaíso, la transformation du Quai Barón converti en promenade publique, lieu adéquat pour l'accueil de manifestations	20
Figure 1.d :	(problématique générale) : Gênes et le centre historique	20
Figure .1:	(Problématique Générale): Carte du réseau des Petites villes côtières historiques	22
Figure .2:	(Problématique Générale): Toits de Mahdia	24
Figure .3:	(Problématique Générale): Portes d'Essaouira.	24
Figure .4:	(Problématique Générale): Vue de la Ville d'Essaouira.	25
Figure .5:	(Problématique Générale): 1- Le Port, 2- Rempart Muraille Sud,	25
Figure .6:	(Problématique Générale): Vue de la Ville de Mahdia	27
Figure .7:	(Problématique Générale): 1- Façade d'une Maison à Mahdia, 2- Médina,	27
Figure .8:	(Problématique Générale): Port de Saïda	29
Figure .9:	(Problématique Générale): Vue de la Ville Saïda	30
Figure 10.1:	(problématique spécifique) : La baie d'Alger	32
Figure 10.2.	(Problématique spécifique) : Vue aérienne de la ville de Ain Benian	33
Figure 11 (a, b) :	(problématique spécifique) : Effacement du patrimoine rural	34
Figure 12 (a, b, c, d) :	(problématique spécifique) : Nouvelles typologies d'implantations périphériques (ZHUN) avec une perte d'identité urbaine et architecturale	35
Figure .13 (a, b, c, d) :	(problématique spécifique) : Etat de gradation du patrimoine du cadre bâti colonial	36
Figure .14 (a, b, c, d) :	(problématique spécifique): Processus de transformation (démolition / reconstruction) du cadre bâti de la ville de Ain Benian	37
Figure .15 (a, b, c, d) :	(problématique spécifique): Processus de transformation Exemples de reconstructions récente de la ville.	38

Figure 1.1.1:	Délimitation de l'espace littoral en France	48
Figure 1.1.2:	Exemple de délimitation de l'espace littoral (Skikda)	50
Figure.2.1.1 :	Tableau des grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des waterfronts et du couple ville/port	71
Figure.2.1.a:	Patrimoine méditerranéen Façade maritime du 17ème siècle Lisbonne	74
Figure 2. 1.b :	New York : Restructuration des zones industrielles dans des zones publiques	74
Figure 2. 1.c :	Vue générale de Tanger	74
Figure 2. 1.d :	Dubai Waterfront. Ensemble d'îles en forme de croissant Devenant, Le plus grand front de mer au monde	74
Figure 2. 1.e :	Sydney: Revalorisation par des monuments architecturaux	74
Figure 2. 1.f :	Vue sur le Waterfront de Marseille	74
Figure 2. 1.g :	Diffusion globale de la revitalisation du waterfront avec quelques exemples	75
Figure 2.2.1.a:	Situation du littoral Algérien	78
Figure 2.2. 1.b:	Ports d'Algérie	78
Figure.2.2.4 :	Répartition spatiale de la population	83
Figure 2.2.7.a:	Esquisse morphologique du secteur Bejaia–Alger	87
Figure 2.2.7.b:	Vue sur les différentes plages et port du littoral Algérien	88
Figure 2.2.7.c:	Vue sur les différentes plages et port du littoral Algérien	89
Figure.2.3.1 :	Tableau de Répartition des Z.E.T sur le territoire algérien.	94
Figure2.3.a :	La variante 1 d'aménagement de la ZET de Zeralda Proposées par BET espagnol au profit de l'ANDT	95
Figure2.3.b :	La variante 2 d'aménagement de la ZET de Zeralda Proposées par BET espagnol au profit de l'ANDT	95
Figure.2.3.2.a :	Domaine Publics Maritime en Algérie	102
Figure. 2.3.2.b :	Domaine Publics Maritime – Le littoral- Définitions des zones spécifiques	109
Figure.2.4 :	Les PAC du PAM et les projets de démonstration de l'UE	110
Figure.2.4.1 :	PAC de "Sfax" (Tunisie)	111
Figure.2.4.2.a :	Carte montrant la zone PAC, notamment le bassin quaternaire de la Mitidja	113
Figure. 2.4.2.b :	Les grands secteurs géographiques de la zone PAC	113
Figure.2.4.2.c :	Carte de délimitation de la zone d'étude du PAC	115
Figure 3.1.1:	Situation du sahel d'Alger dans le contexte régional	120
Figure.3.1.2 :	Le relief du sahel et de son environnement immédiat	121
Figure. 3.1.3 :	Réseau hydrographique du sahel d'Alger	122

Figure 3.2. (1) :	Structuration du sahel d'Alger pendant la Période antique	123
Figure. 3.2. (2) :	L'Algérie Romaine	125
Figure. 3.2. (3) :	Structuration du sahel d'Alger pendant la Période Berbère	126
Figure. 3.2. (4) :	Structure des Outhans dans la Région d'Alger	128
Figure.3.2. (5) :	Structuration du sahel 'Alger Pendant la Période Ottomane	128
Figure. 3.2. (6) :	L'Algérie pendant la période Tuque	128
Figure. 3.2. (7) :	Concentration des villages de colonisation du Sahel d'Alger autour des centres existants	129
Figure. 3.2. (8) :	Structuration du sahel d'Alger pendant la Période Coloniale	130
Figure. 3.2. (9) :	La colonisation du Sahel et de la Mitidja	130
Figure. 3.2. (10) :	Les villages de Colonisation (1830-1847)	131
Figure. 3.2.(11) :	Les villages de Colonisation (1848-1851)	131
Figure. 3.2. (12):	Les villages de Colonisation (1871-1880)	131
Figure. 3.2. (13) :	Structuration du sahel d'Alger pendant la Période contemporaine	132
Figure. 3.2. (14) :	Carte d'occupation au sol du Sahel d'Alger	132
Figure .3.3. (1) :	Agglomération d'Alger. Principaux équipements prévus dans le Plan d'Orientation Générale du COMEDOR 1975.	136
Figure. 3.3. (2) :	Agglomération d'Alger. Horizon 2000 : Les groupements de quartiers d'après le Plan d'Orientation Générale du COMEDOR 1975.	136
Figure. 3.3. (3) :	Agglomération d'Alger. Horizon 2000 : Le développement de la ville prévus dans le Plan d'Orientation Générale du COMEDOR 1975	137
Figure 3.3.4 .a :	Schéma régional de développement d'Alger- différents scénarios de croissance, (Variante 1)	139
Figure 3.3.4.b :	Schéma régional de développement d'Alger- différents scénarios de croissance, (Variante 2)	140
Figure 3.3.4.c :	Schéma régional de développement d'Alger- différents scénarios de croissance (variante 3)	141
Figure 3.3.5.:	Les secteurs d'urbanisation d'Alger, selon le PDAU	144
Figure. 3.4. (1) :	Les grandes lignes et du nouveau plan régional d'Alger 1950.	146
Figure. 3.4. (2) :	Le front de Mer d'Alger.	148
Figure. 3.4. (3.a) :	Plan Chassériau, 1850, Première tentative de projeter la ville nouvelle dans son site,	148
Figure. 3.4. (3.b) :	Alger, Les arcades de Chassériau, 1850,	149
Figure. 3.4. (4) a:	Le Corbusier, Plan Obus, Alger	150

Figure .3.4. (4.b, c) :	Le Corbusier, Plan Obus, Alger	150
Figure 3.4. (4.d) :	Le Corbusier, Plan Obus, Alger	151
Figure. 3.4. (5) :	Le Plan Hanning 1955-1959	152
Figure. 3.4. (6) :	Extension de l'agglomération algéroise d'Ouest en Est.	154
Figure. 3.4. (7) :	Les grands pôles (Infrastructures routières) du GPU	157
Figure. 3.4. (8) :	Les grands pôles (typologie) du GPU	157
Figure. 3.4. (9) :	Les pôles de croissance du GPU	158
Figure 3.4.10.a :	Ensemble d'îles en forme de croissant Devenant Le plus grand front de mer au monde,	161
Figure 3.4. 10.b :	Imposante structure au milieu des flots,l'hôtel Burj Al Arab, à Dubaï	162
Figure 4.1.	Situation de la ville dans le contexte régional.	163
Figure 4. 1.1 :	Coupe interprétative transversale de la Mitidja Dans le Bassin de Mazafran	164
Figure 4.1.2 :	Coupe Géologique	165
Figure 4.1.3 :	Les principaux mécanismes focaux des séismes importants ayant touchés le nord de l'Algérie	166
Figure 4.1.5. a:	Détermination de la période estivale	167
Figure 4.1.5. b :	Carte des précipitations de l'Algérie du Nord	167
Figure 4.1.7 :	Evolution de la Population de Ain Benian	168
Figure. 4.1.8.a:	Le port d'El Djemila Ex la Madrague	196
Figure. 4.1.8.b :	Vu sur Le Plateau de Ain Benain (terrains agricoles)	170
Figure.4.1.8.c :	Vu sur le Port d'El Djemila ex e la Madrague (potentialités touristiques)	171
Figure 4.2.1 :	Cycle d'Anthropisation du territoire de Ain Benian	173
Figure 4.2.2. a:	Vue du Dolmen de Beni Messous	175
Figure .4.2.2. b :	Arrêté de création de la ville de Guyot ville	178
Figure. 4.2.2. c:	Villages fondés par les entrepreneurs	178
Figure 4.2.2.d:	Eglise et Place de Guyot ville	179
Figure 4.2.2.e :	Guyot ville : Groupe Scolaire	180
Figure 4.2.2. f:	Guyot ville : Ligne de Tramway	180
Figure 4.2.2 g :	Guyot ville : Place Marguerite	180
Figure 4.2.2. i:	Guyot ville : Le Casino	181
Figure 4.2.2.j:	Guyot ville : Le Port de la Madrague	181
Figure 4.2.2 .k:	Guyot ville : La Place Margueritte	182
Figure 4.2.2.l:	Guyot ville : vue sur les Villas	182

Figure 4.2.2.m:	Vu Générale de la ville de Guyot ville à partir de la mer	183
Figure 4.2.2.n :	Guyot ville : vue sur les résidence côtières	184
Figure 4.2.2.o:	Guyot ville : vus sur la plage	184
Figure 4.4.2. p :	Plan de Constantine Habitat collectif à Guyot ville	185
Figure 4.2.2.1:	Guyot ville : Le Grand Restaurant	186
Figure 4.2.2.2:	Guyot ville : le château	186
Figure 4.2.2.3:	Guyot ville : Port de Plaisance	186
Figure 4.2.2.4:	Guyot ville : Le Phare	186
Figure 4.2.2.5 :	Ain Benian : La Mosquée El Ibrahim (Ex Eglise)	188
Figure 4.2.2.6:	Ain Benian : La Route national 11 (RN 11)	188
Figure 4.2.2.7:	Potentialités agricoles de la ville	188
Figure 4.2.2.8:	Formation de l'espace résidentiel de masse	188
Figure 4.2.2.9:	Vue sur la ville de Ain Benian actuel	188
Figure 4.2.2.10:	L'extension de la ville de Ain Benian aux détriments des terres agricoles	189
Figure 4.2.1:	Site et implantation	190
Figure 4.2.2:	Période Coloniale 1830- 1853	191
Figure 4.2.3.a:	Période Coloniale 1853-1869	191
Figure 4.2.3.b :	Plan du lotissement de la ville de Guyotville	192
Figure 4.2.4:	Période Coloniale 1869-1910	193
Figure 4.2.5 :	Période Coloniale 1910-1932	193
Figure 4.2.6:	Période Coloniale 1932-1962	194
Figure 4.2.7:	Période Post -Coloniale 1962-1986	194
Figure 4.2.8:	Période Post - Coloniale 1986-1990	195
Figure 4.2.7:	Période Post -Coloniale 1990-2004	195
Figure 4.3.1:	Plan d'Affectation et d'Aménagement du PUP	198
Figure 4.3.2.a :	Tableau récapitulatif des options et actions d'aménagement du PDAU de Ain Benian 1994	200
Figure.4.3.2.b :	Tableau récapitulatif des actions d'aménagements des secteurs des POS	201
Figure.4.3.2.c :	Possibilité de développement de la ville de Ain Benian	202
Figure.4.3.2.d :	carte des secteurs des POS de Ain Benian	202
Figure 4.3.4.a:	Situation de la ZET d'El Djamila	204
Figure. 4.3.4. b	Plan d'aménagement proposé de la ZET d'El Djamila	208
Figure. 4.3.4. c :	Plan d'aménagement (de la Place) proposé au niveau de la ZET d'El Djamila	209

Figure.4.4. :	Synthèse de croissance.	211
Figure 5.1. a:	Tableau récapitulatif des programmes d'habitat réalisés à Ain Benain	214
Figure. 5.1. b :	Dominante résidentielle dans le mode de structuration de la ville de Ai Benian	215
Figure. 5.1.c :	Situation des programmes d'habitats réalisés à Ain Benian1962-2005	216
Figure.5.2.1.1 :	Composante denature Géomorphologique	220
Figure.5.2.1.2 :	Composante denature Edilitaire	221
Figure. 5.2.1.3 :	Composante de nature Urbanistique	223
Figure.5.2.1.4 :	Composante denature Infrastructure	224
Figure. 5.2.1.5 :	Composante denature Sociale et Symbolique	225
Figure.5.2.1.6 :	Plan historico morphologique	228
Figure 5.3.1:	Identification des aires urbaines homogènes	232
Figure 5.4.1 :	Carte Paysagère de la ville de Ain Benian	237
Figure 5.4.2 :	Carte de Permanence de la ville de Ain Benian	238
Figure.6.1.a :	Vue aérienne de la ville de Ain Benian	241
Figure.6.1.b :	Schéma de Structure de la ville de Ain Benian	242
Figure.6.2.c :	Possibiliste de développement de la ville de Ain Benian	243
Figure. 6.2.	Trace Régulateur de la ville de Ain Benian	244
Figure.6.3.1.1 :	Vue aérienne de la ville de la frange longitudinale maritime Est-Ouest (centre ville /Port de la Madrague).	247
Figure.6.3.1.2 :	Reconstitution du Processus historique de formation et de transformation de la frange longitudinale maritime Est-Ouest (centre ville /Port de la Madrague).	249
Figure.6.3.1. 4:	Carte de permanence de la frange longitudinale maritime Est-Ouest (centre ville /Port de la Madrague).	250
Figure. 6.3.1.5 :	Schéma de structure de la frange longitudinale maritime Est-Ouest (centre ville /Port de la Madrague).	250
Figure.6.3.1.6 :	Vue séquentielle de la frange longitudinale maritime Est-Ouest (centre ville /Port de la Madrague).	251
Figure.6.31.7 :	Structure de conformation de la frange longitudinale maritime Est-Ouest (centre ville /Port de la Madrague).	252
Figure.6.3.1.8:	Trace régulateur de la frange longitudinale maritime Est-Ouest (centre ville /Port de la Madrague).	252
Figure.6.3.1.9:	typologie du bâti de la frange longitudinale maritime Est-Ouest (centre ville /Port de la Madrague).	253
Figure. 6.3. 1. 10:	Identification des zones homogènes de la frange longitudinale maritime Est- Ouest (centre ville /Port de la	253

Madrague).

Figure.6.3.2.1 :	Vue aérienne de la ville de Ain Benian de l'axe transversal maritime nord - sud – Quartier cite Belle Vue / Plage de l'Ilot.	254
Figure. 6. 3.3.2 :	Reconstitution du Processus historique de formation et de transformation de l'axe transversal maritime nord - sud – Quartier cite Belle Vue / Plage de l'Ilot.	255
Figure. 6. 3.3.3 :	Carte de permanence de l'axe transversal maritime nord - sud – Quartier cite Belle Vue / Plage de l'Ilot.	256
Figure.6.3.2.4:	Structure de conformation de la frange maritime transversale Nord –Sud (Quartier Belle Vue / Plage de l'îlot)	257
Figure. 6. 3.3.5:	Schéma de structure de l'axe transversal maritime nord - sud – Quartier cite Belle Vue / Plage de l'Ilot.	258
Figure. 6. 3.3.6:	Vue séquentielle de l'axe transversal maritime nord - sud – Quartier cite Belle Vue / Plage de l'Ilot.	259
Figure. 6. 3.3.7:	System d'implantation urbaine de l'axe transversal maritime nord - sud – Quartier cite Belle Vue / Plage de l'Ilot.	259
Figure. 6. 3.3.8:	Identification des zones homogènes de la frange transversale maritime Nord –Sud (Quartier Belle Vue / Plage de l'îlot)	260
Figure 6.3.2.9:	Modélisation de la frange transversale maritime Nord –Sud (Quartier cite Belle Vue / Plage de l'îlot)	261
Figure.6.4.1.1:	Répertoire typologique : catégorie a / centre ville colonial : 1853-1962	265
Figure.6.4.1.2:	Répertoire typologique : catégorie a / centre ville colonial : 1853-1962	266
Figure. 6.4.1.3:	Vue générale sur les résidences balnéaires à Guyot ville pendant la période coloniale.	268
Figure.6.4.1.4:	Cite Belle Vue : 1- Situation – 2- Plan de cellule – 3 vue sur la cite.	269
Figure. 6.4.1.5:	Vue Générale du Clos « Saint –Joseph», 1870, à Guyot ville.	270
Figure.6.4.1.6:	Maison d'habitation du Clos « Constance », 1870, à Guyot ville.	271
Figure.6.4.1.7:	Vue Générale du Clos « Chaudière », 1870, à Guyot ville.	271
Figure. 6.4.1.8:	Maison d'habitation du Clos « Chaudière », à Guyot ville.	271
Figure. 6.4.1.9:	Maison d'habitation du « Domaine de la Gravière»,1870.	272
Figure. 6.4.1.10 :	Maison d'habitation du « Domaine de Henri Gouy», à Guyot ville	272
Figure.6.4.2.1 :	Typologie d'habitat résidentiel récent (lotissement)	274

Figure.6.4.2.2 :	Répertoire typologique : catégorie e/ Nouvelles typologies d'habitat: 1962 -2006	275
Figure. 6. 4.2.3 :	Vue sur l'habitat collectif de la ville de Ain Benian pendant la période post colonial	276
Figure.6. 4.2.4:	Vue sur les lotissements de la ville de Ain Benian pendant la période post colonial	276

TABLE DES MATIERES

RESUME

REMERCIEMENTS

TABLES DES MATIERES

LISTE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX

INTRODUCTION.

1 : NOTION OUVERTE DU CONCEPT LITTORAL/ LITTORALISATION

1-1 Domaine de définition géomorphologique / socio économique / environnement / législatif et réglementaire

1-2 Identification de la notion de littoralisation

1-3 De la notion de développement durable à la gestion intégrée des zones côtières (GIZC)

1-4 Identification des typologies des littoraux

1-4-1 Les différents cycles d'occupation du littoral (fait historique/ socio économique)

1-4-2 Le système littoral

1-4-3 Différents types de littoraux

02 : L'EMERGENCE DE LA QUESTION DE PROTECTION ET MISE EN VALEUR DE L'ESPACE DU LITTORAL ALGERIEN

2-1 Identification des thématiques de recomposition du littoral (relation ville mer/ waterfronts/ ports)

2-2 identifications de littoral algérien (espace physico- spatial, socio économique et historico culturel.

2-3 Promotion et prise en charge du littoral algérien

2-3-1 Expériences touristiques de mise en valeur du littoral a travers les ZET

2-3-2 Evolution du cadre juridique et réglementaire du littoral algérien

2- 4- Mise en en place de l'instrument du PAC

3 : Evolution des cycles d'occupations du littoral Sahélien d'Alger

3-1 Présentation du territoire du Sahel d'Alger

3-2 Processus de formation et de structuration du territoire historique du Sahel d'Alger

3-3 Expériences urbanistiques de transformation des zones côtières du sahel P.O.G d'Alger 1975 / P U D d'Alger 1980 / P D A U d'Alger 1991/

- 3-4 Tentatives d'aménagements et recomposition du front de mer du littoral sahélien :
- 3-4-1 - Projet de front de mer pendant la période colonial : Frédéric Chassériau, Le Corbusier, et les autres
- 3-4-2 - Projet de front de mer pendant la période Post-colonial :
- Le COMEDOR et Niemeyer
 - Le Grand Projet Urbain -GPU 1997-
 - Projet EMMAR 2006

4: Interface ville /mer dans le processus de formation et de transformation historique : cas d'étude de la ville de Ain Benian

- 4-1 Présentation de du site d'étude
- 4-2 Lecture du processus de formation et de transformation du cadre bâti/urbain
- 4.3 Processus de planification spatiale (PUP- PDAU – POS- GPU)
- 4-4 Interprétation du processus historique de la ville

5: IDENTIFICATION. DES FORMES D'USAGE ET DES VALEURS PAYSAGERES DE LA VILLE COTIERE DE AIN BENIAN

- 5.1 Dominante résidentielle dans le mode de structuration de la ville de Ain Benian
- 5-2 Identifications des différentes composantes de la structure urbaine historique (S. U H) de la ville de Ain Benian
- 5-3 Décomposition et identification des zones homogènes
- 5-4 Identification de valeurs paysagères de la ville côtière de Ain Benian

6: MODELE DE STRUCTURATION, SYSTEME D'IMPLANTATION URBANISTIQUE ET TYPOLOGIE DU BATI COTIER

- 6-1 Tendance actuelle de structuration du rapport ville mer (Schéma de structure)
- 6-2 Trace régulateur d'homogénéisation de la conformation urbaine
- 6-3 Identification du système d'implantation urbanistique des deux franges côtières longitudinale Est- Ouest (centre ville / port de la Madrague) et transversale Nord –Sud (plateau cite Belle Vue. Plage de l'îlot).
- 6-4 Lecture typologie du cadre bâti côtier sur les deux franges littorales

CONCLUSION GENERALE ET RECOMMANDATIONS

REFERENCES

ANNEXES 1 : Relevés des fronts de parcours urbains

ANNEXES 2 : Textes réglementaires et législatifs

OUVRAGES NON CITES.

Introduction

Les anciennes villes méditerranéennes ont toujours été transformées, remodelées et recomposées au cours des siècles d'histoire. Les établissements nouveaux ont pris naissance dans la plus part des cas à partir des noyaux d'origine préexistant (casbah). La conquête des villes, sur le plan politique, social et économique se consolide lorsque les lieux chargés de significations sont transformés par substitution pour de nouvelles valeurs d'usages. La réadaptation de la ville, à travers l'histoire, s'est définit toujours dans un processus qui n'a pas été destructeur. La ville historique méditerranéenne s'est construite et reconstruite sur elle-même en réutilisant les matériaux déjà existants. L'histoire des transformations des villes anciennes a été conditionnée par le processus de construction sédimentaire et progressive qui reflète chacune des étapes de cette évolution continue. La prise de conscience de la défense de la ville historique durant la phase la plus accentuée du développement urbain, a connu un intérêt positif dans la transformation urbanistique.. La pratique urbanistique, généralisée dans l'expérience du mouvement moderne sur la ville du XIX siècle, à induit un effet de dilution de la forme urbaine ainsi que la désintégration des différents contextes urbains (sur le plan typo morphologique et paysager)

Problématique Générale :

L'objectif des travaux de recherche, concerne en premier lieu la compréhension et l'appréciation de la complexité de la thématique d'actualité des petites villes côtières historiques méditerranéennes dans le processus actuel des transformations de leur cadre bâti, urbanistique et paysager ainsi que la notion de « Waterfronts » comme concepts, modèles et instruments de recomposition des villes côtières.

Jusqu'aux années 1980, traiter de la ville portuaire consistait le plus souvent pour les chercheurs et les décideurs à formuler des approches sectorielles avec une nette distinction entre les territoires qui la composent: espace urbain, espace portuaire et industriel associé. Les villes portuaires étaient alors principalement appréhendées dans les années 70 et 80 sous l'angle des performances économiques et techniques (études quantitatives du transport maritime; spécialisation des places portuaires; mouvement de concentration

industrielle induit par le port). Au seuil des années 1990, la réponse à cette situation de crise dans de nombreux pays européens a mobilisé l'Etat et les institutions publiques locales se mobilisent, en rappelant des équipes pluridisciplinaires composées de chercheurs et de professionnels pour « penser » la réorganisation fonctionnelle et spatiale du système Ville et Port. A partir des années 1990, les villes portuaires de l'Europe du Sud, longtemps tenues en retrait du mouvement de « waterfront redevelopment » se lancent, tour à tour, dans la reconversion des secteurs portuaires les plus symboliques¹:

- à Gênes, la création inédite par le port d'une « l'Agence du plan » (Port, Ville, Région, Université, Consultants de renommée internationale). Volonté de planifier les développements portuaires dans le cadre d'une réflexion pluridisciplinaire et d'une reconnaissance partagée des situations les plus délicates (ouverture d'un dialogue avec les populations riveraines).

- à Barcelone, les Jeux Olympiques (1992) enclenchent une dynamique générale de recomposition urbaine à grande échelle, favorable à la transformation des 56 ha du Vieux Port en « waterfront ».

- à Bilbao, depuis la fin des années 1990, les anciennes emprises industrielles et portuaires au centre de la ville sont transformées en hauts lieux culturels (Musée Guggenheim, Auditorium) et en nouveaux espaces publics.

- à Marseille, les quais du port de la Joliette (XIXe) sont actuellement voués à recevoir une série de nouveaux équipements urbains qualifiés (Musée national, salle de musique, ciné- multiplex, hôtels, commerces...). Le rôle prépondérant joué par l'Etat avec création d'un EPA (Etablissement public d'aménagement), une structure identique à celles en charge de la création des villes nouvelles. Cette structure a tous les pouvoirs pour mener les transformations à l'intérieur du périmètre d'intervention de 313 ha. Le statut de la Ville, du Port autonome, du Département et de la Région est celui de « partenaire ». Une situation inédite en France dans un contexte de décentralisation, justifiée par la volonté de l'Etat de dépasser les blocages politiques locaux.

¹ Villes, ports et waterfronts. Expériences sud européennes Rachel RODRIGUES-MALTA Maître de conférences - Institut de géographie Université de Provence – Maison méditerranéenne des sciences de l'homme Aix-en-Provence - France

De façon générale, le réaménagement des zones urbano-portuaires historiques correspond toujours à une phase « de retrouvailles émotionnelles » entre la ville et le port à travers :

- Les projets qui symbolisent un nouveau départ pour les villes (exaltation des débats).
- Les projets qui obligent la ville et le port à nouer le dialogue, à accepter les compromis et à s'entendre sur une vision commune du devenir de la ville portuaire.



Figure 1.a (problématique générale) :
Le Waterfront de Barcelone
Source : Chambers Photographiy, 2005



Figure 1.b (problématique générale) :
La création d'une nouvelle interface Ville-Port à Marseille
Source : Chambers Photographiy, 2005



Figure 1. c (problématique générale) : Valparaíso
La transformation du Quai Barón converti en promenade
publique, lieu adéquat pour l'accueil de manifestations
Source ©Empresa Portuaria Valparaíso

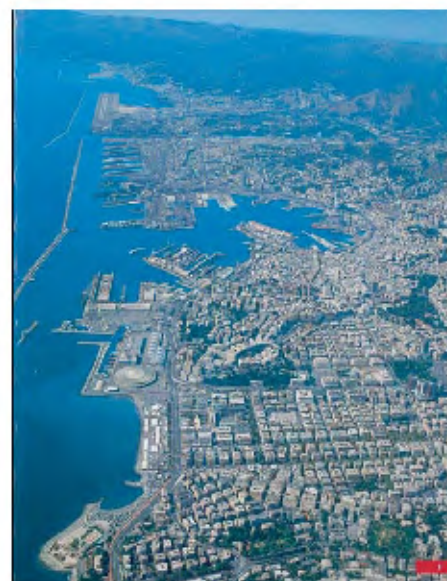


Figure 1. d : (problématique générale) :
Gênes et le centre historique
Source : in Genova Superba, Tormena, 2001)

La question liée à l'affirmation constante de l'urbanisation des littoraux méditerranéens et / ou processus de sur utilisation intensive de l'espace littoral et maritimes (références aux travaux des experts de l'UNESCO – Programme MOST-CSI-97) (Management off social transformation – cotas and Small ils) au sein de l'UNESCO chaire paysage et environnement se rapportant à la problématique de la gestion intégrée du développement des petites villes historique de la rive sud de la méditerranée.(Maroc : Essaouira ; Tunisie :Mahdia ; Liban : Saida)

La convergence de ces cas d'études problématisé (cas des villes côtières Maghrébines) présente des contextes de similitudes d'ordres géographiques, historico – culturels et paysagers avec la réalité algérienne en matière de développement et gestion du littoral.

Les villes méditerranéennes, même si leurs rôles ont été diminués ou supplantés au cours de l'histoire sont caractérisées par une densité d'occupation élevée ainsi que la qualité sociale et urbaine liée à celle des faits historiques et culturels. Cette nouvelle situation de transformation des littoraux méditerranéens, nous interpelle en tant que chercheur à mettre en place de nouveaux instruments cognitifs et / ou normatifs pour une gestion intégrée du développement durable des zones fragiles du littoral. La question fondamentale se pose en terme d'équation de réconciliation entre les exigences du développement et la mise en valeur du patrimoine historique urbain/ architectural et paysager des villes côtières.

❖ Pourquoi l'intérêt pour les petites villes côtières historiques ?

Elle est liée au fait historique qui caractérise le système d'établissement humains sur le trait côtier homogène dans ces trois (03) phases cycliques (littoralisation antique, romaine, phéniciennes, etc..), replie du littoral (période Arabo Musulmane) et enfin le redéploiement côtière sur quelques ponts stratégique de pénétration (grand ports absence d'un réseau de ville homogène). Ceci nous a permis d'introduire l'intitulé de notre thème de recherche : « Rapport Ville- Mer dans le processus de transformation du cadre bâti, Cas d'étude: La ville de Ain Benian. Cette recherche s'inscrit dans la thématique novatrice des petites villes côtières historiques dans le processus actuel d'urbanisation en Algérie.

❖ Identification des thématiques de recomposition des petites villes côtières historiques de la rive sud de la méditerranée (cas d'étude : Essaouira Maroc-/ Mahdia - Tunisie / Saida -Liban)

En juin 1996, un groupe d'experts s'est réuni à Malmö, ville côtière de Suède, afin de participer à la création d'un réseau de coopération entre villes côtières de l'Europe et de la

Méditerranée, connues pour leur intérêt historique et leur patrimoine culturel. Des spécialistes - anthropologues, hydrogéologues, architectes, experts en sciences sociales et humaines - ont été réunis par l'UNESCO dans l'objectif de partager leur expertise pour prévenir ou remédier à la détérioration de ces villes. La mauvaise gestion des ressources en eau comporte, par exemple, des implications directes sur le développement économique et social des villes côtières et sur les possibilités de maintenir et de protéger la qualité socio-culturelle de leur centre ville. Pendant longtemps, les experts en gestion des ressources en eau ont cherché à diffuser leur message aux urbanistes, aux architectes et aux maires des villes côtières, n'obtenant que des résultats limités.

Aujourd'hui, il est nécessaire que les spécialistes des sciences sociales et ceux qui travaillent à la protection du patrimoine historique et culturel, puissent avoir accès aux méthodes spécifiques de gestion des ressources naturelles des zones côtières. Ils pourront ainsi prendre en compte les questions environnementales telles que l'épuisement des ressources naturelles, l'intrusion d'eau salée, la subsidence de la surface des sols, l'érosion côtière, la diminution de la diversité biologique, la pollution et la dégradation du milieu.

Les premières études de cas du projet *Petites Villes Côtières Historiques* ont porté sur les villes de Essaouira au Maroc (1997), Mahdia en Tunisie (1999), Omišalj en Croatie (2000), Saïda au Liban (2001) et Jableh en Syrie (2002). L'expérience acquise dans ces villes cas-pilotes devrait permettre de contribuer à l'amélioration de la compréhension des différentes problématiques existantes et d'aider d'autres villes côtières.



Figure 1.2 : (problématique générale) : Carte du réseau des Petites villes côtières historiques
Source : Source: www.unesco.org/most/csiguic.htm

A quoi ressembleront les villes du XXI siècle Il ne s'agit plus seulement d'établir des politiques d'urbanisme au sens traditionnel mais de définir et de mener des politiques globales de développement. L'avenir des villes passe aussi par la préservation de l'identité de chacune d'elles. Leur « héritage urbain » doit être le point de départ de la fondation des politiques urbaines. L'aménagement du territoire et la planification commencent par des actions aux niveaux local et national, en particulier en matière de protection du patrimoine historique et des espaces naturels, d'utilisation du foncier, de gestion durable des ressources naturelles, de localisation des infrastructures et de politiques participatives.

❖ Historique et objectifs

Dans le cadre du Grand Programme des Sciences Humaines et Sociales pour les années 2002/2003, le Programme MOST² a poursuivi les projets de recherche et de « recherche-action » sur le thème des villes et des questions urbaines. Au sein de ces réseaux MOST, le réseau intersectoriel « Petites villes côtières historiques » s'est appuyé sur le programme intergouvernemental PHI³, dans le cadre de la plate-forme CSI⁴, avec la coopération des Bureaux de l'UNESCO de Beyrouth, Rabat et Venise, sur les résultats des recherches sur les migrations campagnes- villes dans la région arabe et sur les villes intermédiaires et l'urbanisation mondiale. Les priorités définies par le Secteur des Sciences Naturelles sur la gestion durable des ressources en eau douce et sur le développement environnemental durable des zones côtières ont été prises en compte.

Le projet fondé sur les principes majeurs de la déclaration d'Istanbul (Habitat II-1996) et sur la Charte sur les villes historiques de l'ICOMOS⁵ a pour objectif principal de promouvoir auprès des décideurs des politiques publiques les principes d'une approche interdisciplinaire et socialement durable du développement urbain de petites et moyennes villes historiques situées sur les côtes méditerranéennes. L'objectif du projet est la prise en compte des paramètres relatifs à l'environnement naturel, socio- culturel et économique pour lancer les projets architecturaux et urbains de la ville.

²Management of Social Transformations ; Gestion des Transformations Sociales

³ Programme Hydrologique International.

⁴ Plate-forme pour les Régions côtières et petites îles.

⁵ International Conceil of Monuments and Sites.



Figure 2 : (problématique générale) : Toits de Mahdia

Source : Photo © B.Colin/UNESCO

A- Essaouira : de l'oubli au patrimoine mondial

À 1000 km au sud de Gibraltar, se trouve l'ancienne ville d'Essaouira. Petite, entourée de murailles succe-sives et percée de nombreuses portes, l'ancienne Mogador est aujourd'hui encore un petit port de pêche vibrant autour d'un multicolore marché de poissons. Entre 1997 et 2003, Essaouira est devenue Ville du Patrimoine Mondial, où affluent les touristes imprimant un virage irréversible sur la vie de la cité traditionnelle qui est devenue, entre autres, une destination mondialement connue pour les surfeurs et le tourisme culturel⁶.



Figure 3 (problématique générale) : Portes d'Essaouira.

Source : « Essaouira, Mogador, parfums d'enfance » K.Azoulay, E. Rosilio, R.Sibony, ACR Edition, Paris 1991, Photo © TDR.

⁶ Développement urbain et ressources en eau : Petites villes côtières » Actes et recommandations du Séminaire international, 24-26 Novembre 1997, Essaouira (Maroc)



Figure 4 : (problématique générale) Vue de la Ville, Photo © R.S.Boumedine.
Source : « Essaouira, Mogador, parfums d'enfance » K.Azoulay, E. Rosilio, R.Sibony, ACR Edition, Paris 1991, Photo © TDR.

Le site de Mogador est connu depuis l'Antiquité. Au V^e siècle av. JC, les Carthaginois y établissent un comptoir. Au XVIII^e siècle, on voit s'ériger en face de l'île de Mogador, le port et la ville entourée des premières enceintes de l'ancienne Essaouira. En 1765 le sultan Sidi Mohammed Ben Abdallah confie à un géomètre et architecte français, Théodore Cornut, disciple de l'architecte Vauban, le soin de construire une ville à vocation commerciale, avec un port accessible de tous temps. Essaouira évoque alors la ville de Saint-Malo, construite par Vauban. Mogador devient le point de départ et d'arrivée des Caravanes qui convergent vers Tombouctou au Mali. Une douzaine de maisons de commerce sont ensuite établies à Mogador, rassemblant près d'un millier d'Européens. Dès sa création en 1765, Mogador a donc été un carrefour de cultures et de civilisations.



Figure 5 : (problématique générale) : 1- Le Port, 2- Rempart Muraille Sud,

Source : « Essaouira, Mogador, parfums d'enfance », Photo © B.Colin/UNESCO

En 1996, Essaouira, chef-lieu d'une province de près d'un demi- million d'habitants, en comptait environ 80 000. Comme les autres médinas et les centres historiques des villes arabes, Essaouira souffrait de problèmes de surpopulation, de détérioration des bâtiments, de vétusté et d'infrastructures inadéquates. La migration de populations rurales vers les centres urbains a engendré une situation de stress économique et social qui a dégradé la qualité de vie. Essaouira vivait principalement de l'artisanat, du tourisme et de la pêche. Mais la vie artistique à Essaouira, en particulier dans le domaine de la peinture et de la sculpture, était déjà très intense et axée sur le patrimoine culturel marocain.

♦ Un héritage historique et culturel en danger

Ses quartiers représentent un important patrimoine culturel et historique qui est aujourd'hui en péril malgré de nombreuses réhabilitations. L'ancienne médina est ainsi menacée par des processus engendrés par des causes à la fois naturelles et anthropogéniques.

La surexploitation des ressources en eau, ainsi que l'intrusion d'eau salée avec comme conséquence la subsidence des sols et l'érosion de la côte ne font que contribuer à la forte dégradation du milieu urbain, en particulier de l'ancien quartier juif le Mellah, protégé des assauts de la mer par une muraille en très mauvais état.

La protection de l'écosystème d'Essaouira et de ses alentours constitue une condition essentielle de sa propre survie.

♦ Essaouira aujourd'hui

Le plan d'action pour le développement intégré de la ville avait défini en 1996 les priorités suivantes :

1. Restauration de la Muraille nord pour protéger les quartiers historiques de l'intrusion marine ;
2. Relogement temporaire des familles menacées habitant encore dans les maisons contiguës à cette muraille ;
3. Réhabilitation de l'habitat historique, soutien à la création d'activités et d'équipements sanitaires et de base dans la Médina pour les familles les plus défavorisées ;
4. Protection et rétablissement de l'environnement dunaire côtier ;
5. Prévention de la contamination des milieux marins et des eaux douces ;
6. Contrôle des infiltrations d'eau salée ;
7. Revitalisation de trois monuments historiques dans la ville (le Consulat danois, les deux Scala du port).

B- Mahdia : à la recherche de l'équilibre

À 230 km au sud de Tunis se trouve Mahdia, ville qui a joué un rôle politique et économique de premier plan dans le bassin méditerranéen jusqu'à la fin du XVI^e siècle. Les principaux monuments, outre les sites archéologiques, sont aujourd'hui protégés mais la ville doit faire face à des graves problèmes environnementaux qui se superposent et sont étroitement liés aux problèmes de population.

À l'aube du X^e siècle, les Aghlabites disparaissent de l'Ifriqiya et laissent la place aux Fatimides dirigés par l'imam shi'ite Obayad Allah. Celui-ci cherche le site le plus approprié à la création d'une « ville refuge » qui servirait de base à ses expéditions vers l'Orient. En 1048, c'est la rupture avec le Caire : Mahdia devient l'un des ports de commerce le plus florissant et toute la presqu'île est urbanisée. Mais, outre le commerce et la pêche, la piraterie se développe à l'encontre des côtes chrétiennes jusqu'au XIV^e siècle. De 1550 à 1551 les troupes espagnoles de Charles Quint s'emparent de Mahdia, puis au XVII^e siècle, les Chevaliers de Malte pillent et incendient la ville⁷.



Figure 6 : (problématique générale) :

Vue de la Ville

Source : © Photo B.Colin/UNESCO



Figure 7 : (problématique générale) :

1- Façade d'une Maison à Mahdia, 2- Médina,

Source : Photo, B.Colin/UNESCO

Aujourd'hui les principaux monuments protégés sont la Grande Mosquée, les fortifications, le port antique, le Palais El Quaen, le grand Borg et la nécropole punique. En 1999, année du séminaire de l'UNESCO à Mahdia, la ville comptait environ 40 000 habitants. Des processus d'érosion côtière ont été observés et une attention spéciale doit être apportée aux carrières abandonnées, sites vulnérables ouverts à tous les types de risques (pollution des nappes phréatiques, érosion des sols, etc.). La ville est exposée aux risques importants d'inondations saisonnières (août - sep-tembre) compte tenu de sa morphologie composée d'une juxtaposition, sans zones intermédiaires, de cordons littoraux et de fonds lagunaires qui a multiplié les zones de concentration d'écoulement et de stagnation des eaux en bordure du littoral (*sebhkas*). L'extension de la ville au niveau du raccordement entre la presqu'île et le continent est située sur des zones inondables comme la dépression de Zgana.

♦ Tourisme et relance économique

Surpopulation saisonnière, détérioration des bâtiments en zone historique, manque d'infrastructures adéquates : tels sont les maux de la ville. Mais par ailleurs, Mahdia a gardé un potentiel de mise en valeur de ses monuments, en particulier depuis son ouverture au tourisme international en 1994.

Ce développement touristique, s'il permet une relance économique de la ville, représente aussi un des atouts majeurs de son propre futur.

À part le tourisme, la pêche constitue la base de l'activité économique à Mahdia grâce à la modernité de ses installations portuaires et de ses conserveries.

Le développement urbain intégré de Mahdia reste lié au rééquilibrage de tous les facteurs écologiques, économiques, culturels et sociaux qui expliquent l'attrait exercé par cette ville.

♦ Mahdia aujourd'hui

En juin 1999, les actions prioritaires pour l'intervention et le développement de Mahdia étaient les suivantes :

1. Expertise internationale pour protéger la dune bordière et mettre en valeur le littoral ;
2. Coopération technique pour la mise en œuvre du projet de remise en état de la Sebhka Ben Rayada ;
3. Assistance à l'élaboration d'un plan de sauvegarde du tissu urbain et de réhabilitation de la médina ;

4.Promotion d'activités inter- sectorielles entre le tourisme et les autres facteurs du développement socio- économique ;

5.Organisation de rencontres et de stages pour promouvoir les compétences entre les responsables municipaux et régionaux de Mahdia et certains spécialistes des villes du projet de l'UNESCO ainsi que l'échange d'expériences au niveau méditerranéen.

C - Saïda : le rôle d'une capitale régionale :

La ville actuelle de Saïda, héritière de la cité phénicienne Sidon, se situe sur la côte sud du Liban, à 43 km au sud de Beyrouth et à 37 km au nord de Tyr. Cet emplacement géographique a fortement lié la ville de Saïda à la mer au cours de son histoire. L'ancienne ville a aujourd'hui toujours besoin d'un grand projet d'ensemble pour sa réhabilitation qui permettrait son intégration dans un plan général de développement durable pour l'agglomération urbaine de Saïda.

Une grande partie des habitants étaient des pêcheurs alors que d'autres sillonnaient la mer pratiquant le commerce avec les ports de la Méditerranée sur les côtes asiatiques, européennes et africaines. Les Cananéens se sont établis au sud de l'ancienne Sidon en l'an 3500 av. J-C Puis, en l'an 2800 av. J-C Sidon fut construite par les Phéniciens sur la côte maritime et fut connue sous le nom de « Sidon terrestre ». Une autre partie de Sidon fut construite sur les îles opposées connues sous le nom de « Sidon maritime ». Cette partie fut recouverte par la mer à la suite du tremblement de terre de 146 av. J-C et ses vestiges furent récemment découverts. Durant sa longue histoire la ville fut détruite huit fois, partiellement ou complètement.



Figure 8 : (problématique générale) : Port de Saïda,

Source : Photo © Fondation Hariri

Elle fut à chaque fois reconstruite, peuplée et occupée successivement par divers pays et civilisations qui ont enrichi son patrimoine et imprégné ses vestiges d'une diversité culturelle, architecturale et urbaine. La province de Saïda fut établie sous l'Empire Ottoman entre 1660 et 1861. La ville, comme toutes les autres villes du Liban, fut soumise au mandat français de 1920 jusqu'à l'indépendance en 1943.

Au début du XX^e siècle, la population et les principales activités économiques et culturelles furent concentrées dans l'ancienne cité et dans l'ancienne rue Chakrieh avoisinant la forteresse, en plus des petits quartiers résidentiels répartis entre les vergers de la plaine. Le tremblement de terre de 1956 poussa un grand nombre des habitants de la ville à quitter leurs maisons sises dans l'ancienne cité en raison des fissures et de la destruction de certains bâtiments.



Figure 9 :(problématique générale) :- Vue de la Ville, 2- Le khan, Photo
Source © Fondation Hariri

L'ancienne ville de Saïda représente à travers ses marchés voûtés, les voussours de ses bâtiments, ses bains, ses mosquées, ses églises, ses logis et ses petites cours qui remontent à différentes périodes de l'histoire, un parfait exemple de la cité islamique avec quelques traits méditerranéens qui apparaissent dans l'architecture et la décoration des bâtiments.

♦ Saïda aujourd'hui

En mai 2001, lors du séminaire de l'UNESCO, les experts réunis à Saïda ont proposé des recommandations pour que la ville joue mieux encore son rôle d'importante ville côtière et touristique après la restauration des bâtiments historiques de l'ancienne cité, le lancement de recherches historiques et archéologiques approfondies et la reconversion de l'autoroute bordière en promenade touristique, permettant les liens naturels entre la vieille ville et la mer. Saïda doit préserver son identité et l'aspect architectural unique de la ville, respecter l'équilibre entre l'environnement, le site naturel et les facteurs socio économiques locaux.

En conclusion, la problématique des petites et moyennes villes côtières historiques du réseau maritime de la rive sud méditerranéen à travers les trois exemples cités illustre la similitude et les superpositions des questions urbaines sur le phénomène de littoralisation et le projet de reconquête de la façade maritime du Sahel d'Alger.(sphère historico-Culturel/sphère des paysages antropisées et naturel homogènes / niveau du développement socio-économique égalisé).

On peut résumer les thématiques abordés sur la remise à niveau de ce système urbain maritime afin qu'il joue son rôle de modernisation de ces établissements urbains côtiers ; aux questionnements suivants :

- Principes d'élaboration d'une approche interdisciplinaire du développement urbain et architectural des petites villes et moyenne villes côtières.
- La question de l'intégration des valeurs patrimoniales (naturelles/culturelle/urbaine et architecturales) dans les projets de recomposition urbaine.
- Rééquilibrage du souci de développement socio économique avec la nécessité de protection et mise en valeur de l'ensemble des charges et signes identitaires de ces établissements côtiers.

Problématique spécifique :

Le phénomène de la reconquête de la façade maritime du Sahel d'Alger est récent en Algérie. Au milieu des années (90) l'ex gouvernorat d'Alger a gelé le plan d'urbanisme d'Alger et introduit un instrument nouveau de planification urbaine qu'est le G.P.U (Grand Projet Urbain). Il privilégie en premier lieu les actions d'aménagement sur la ligne frange côtière (la grande baie d'Alger est / ouest). Un nouveau projet à l'échelle des territoires littoraux est né à travers la consolidation des différentes polarités côtiers historiques préexistantes, dont la ville côtière de Ain Benian (ex Guyotville), objet de notre étude constitue un point de départ de cette dynamiques de renforcement du développement de la façade ouest maritime d'Alger (projet de reconquête des front de mer maritimes lancé récemment par la DUCH d'Alger EMMAR 2005).



Figure 10.1 (problématique spécifique) : La baie d'Alger

Source photos pris par Ait Saadi Med Hocine 2006

La ville de Ain Benian est une commune côtière faisant partie du Sahel ouest algérois, située à 16 Km à l'est de la capitale Alger (environ 20 mn de route), et à 08 Km au nord de son chef lieu de Daïra (ville de Cheraga). Les limites administratives de la commune de Ain-Benian se superposent aux contraintes physiques existantes :

- la mer Méditerranée au nord-est et ouest.
- Le massif forestier du parc de Bainem à l'est
- L'oued Beni-Messous au sud.

Elle est structurée par l'axe principal littoral de la RN 11 qui relie l'ensemble de la cote algéroise (Alger – Tipaza). Cette petite ville constitue un pôle émergent de la structuration actuelle du Sahel d'Alger, jouant le rôle de la première station touristique et balnéaire de la

capitale. Elle dispose de potentialités variées ; sur 08Km de cote avec un front de mer formé par des falaises, les criques et petites plages au nord, le port et les cordons dunaires. L'arrière pays est constitué par le plateau dominant et les coteaux du sahel formant l'espace rural agraire au sud et le massif de la forêt de Bainem à l'est qui surplombe toute la ville. Elle renferme des activités dominantes de tourisme et de loisirs. Elle se trouve en pleine phase de développement urbain accéléré (programme d'habitat et d'équipements). L'émergence, dans la gestion de la ville actuelle, des questions liées à la protection de l'environnement et du littoral, la rationalisation de l'utilisation des ressources existantes et la revalorisation du patrimoine urbain, font partie de la nouvelle problématique d'aménagement urbain. L'impact du re-déversement urbain sur l'ensemble de la cote ouest pendant ces dix (10) dernières années menace sérieusement le cadre environnemental existant. C'est ainsi que les pouvoirs publics ont pris conscience de ce fait de développement négatif, incontrôlé et illimité, qui consomme d'une manière irréversible les potentialités existantes. Cette pression de poussée urbanistique, qui a même occupé les lits d'oued/ les zones inondables et les rivages côtiers, a causé des dommages sur les nouveaux établissements. C'est ainsi que la révision des études du plan directeur d'urbanisme inscrit comme priorité la gestion risques environnementaux et les catastrophes naturelles.



Figure 10.2. (Problématique spécifique) : Vue aérienne de la ville de Ain Benian
Source : Google earth, 2006

Dans ce cadre le Ministère de l'environnement et l'aménagement du territoire relance le débat urbanistique sur le « devenir de nos villes côtières » en rapport au thème général d'adéquation du développement avec le patrimoine et ressources existantes dans une perspective de durabilité (développement durable). La transformation des villes côtières algérienne, et plus spécialement la bande du littoral algérois, connaît une dynamique dans le drainage de nouveaux investissements touristiques et le démarrage des travaux de réalisation d'infrastructures lourdes portuaires, urbanistiques et de communication (tramway du littoral). La ville de Ain-Benian acquiert un nouveau rôle comme pôle de référence dans la consolidation de l'armature urbaine régionale côtière. L'approche sectorielle autonome et cloisonnée de la gestion du processus de transformation du cadre bâti, urbanistique et paysager de la ville de Ain Benian a engendré trois (03) situations contiguës et ou en chevauchement situées à plusieurs échelles :

- La première situation est liée au nouveau mode de consommation de l'espace rural côtier limitrophes du littoral, constituant une identité homogène inscrit entre la mer et les coteaux du Sahel algérois ; à travers l'introduction des nouvelles typologies d'habitats (ZHUN et Lotissements résidentiels à haute et moyenne densité) par simple juxtaposition (un projet par terrain). Cette densification a été imprégnée sur la matrice de l'espace Agraire sans aucune vision de redimensionnable structurelles et morphologiques de ces nouvelles structures. La conséquence c'est l'effacement du patrimoine rural ainsi que l'absence de recomposition urbaine.



a : Avant urbanisation du Plateau



b : Apres urbanisation du Plateau

Figure 11(a,b) (problématique spécifique) : Effacement du patrimoine rural

Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville/>

- La deuxième situation est liée au renouvellement urbaine et la transformation du centre ville et de l'espace péri central (opération de rénovations des front de mer).

La réutilisation des friches urbaines dans les zones de dégradations urbanistiques (zone de démolition du bâti vétuste et réédification des espaces interstitielles maritimes à caractère paysager est entrain de s'effectuer avec de nouveaux projets dont les modèles typologiques d'implantations périphériques (instrument de la ZHUN). On assiste à une perte d'identité urbaine et architectural dans la reconstitution de ces lieux et une dégradation du patrimoine architectural colonial Ces nouvelles typologies effacent l'ensemble des contenues historique et morphologique des liens urbains consolidés.



a : Vue générale sur la ville mettant en évidence existant et les différences de densité d'occupation.



b : Rupture typologiques entre tissu urbain nouvelles extensions du centre ville.



c : Densification de la zone périphérique du plateau



d : Densification des friches agraires de la bande côtière

Figure 12 (a, b, c, d) (problématique spécifique) : Nouvelles typologies d'implantations périphériques avec une perte d'identité urbaine et architecturale (lotissement/ZHUN)

Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville/>



a : Dégradation et abandon des immeubles d'habitats dans le centre ville.



b : dégradation sur le front urbain de l'axe principal du centre ville



c : Dégradation de la façade maritime nord/est du centre ville



d : Dégradation de l'environnement des constructions au bord de mer

Figure 13 (a, b, c, d) : (problématique spécifique) : Etat de gradation du patrimoine du cadre bâti colonial
Source photos pris par Ait Saadi Med Hocine 2005

- La troisième situation est liée à la reconquête de la façade maritime à travers les projets d'aménagement et d'agrandissement du petit port de la Madrague (projet de délocalisation de la pêche d'Alger à intérêt régional). Ce projet s'établit au détriment de la valeur paysagère du littoral (disparition des plages et démolition du bâti historique côtier méditerranéen) de typologie à valeur patrimoniale (villas et petits chalet de style provincial

ou mauresques). Cela pose également le problème du système d'accessibilité et du fonctionnement du port (impact du port sur le rendement actuel urbanistique de la ville). Cette situation de bouleversement de l'usage fonctionnel du littoral se couple avec les poussées transversales maritimes (projets de spéculation immobilières OPGI / EPLF avec absence d'équipements, d'infrastructures et de services) ; ce ci entraîne un conflit d'usage de l'espace maritime selon la loi du littoral (N°02 – 02 du 05 Février 2002).



a : Blocage des ouvertures maritimes transversales du centre ville



b : Dégradation urbanistique/ densification du bâti sur le parcours littoral



c : absence d'espace d'aboutissement des Ouvertures maritimes dans le centre ville



d : absence d'espace d'aboutissement des ouvertures maritimes dans le centre ville

Figure 14 (a,b,c,d): (problématique spécifique) : Marginalisation du centre ville par rapport aux ouvertures maritimes
Photo réalisée par: Source photos pris par Ait Saadi Med Hocine 2005



a : Densification des parcelles urbaines dans le centre ville



b : Emergence d'un nouveau pôle urbain à dominance résidentielle (carrefour de la Madrague)

Figure 15(a, b) (problématique spécifique) : Processus de transformation Exemples de reconstructions récentes
Photo réalisée par: Source photos pris par Ait Saadi Med Hocine 2005

En résumé ces 03 situations ont engendré une concurrence et une compétition dans les rapports de forces (politico- économiques) entre les différents instruments normatifs mis en exergue (instruments urbanistiques, loi du littoral, aménagement touristique et artificialisation du D.P.M – domaine public maritime -).

La lecture et l'interprétation des situations seront rapportées à travers l'examen de la question du rapport de variation Ville / Mer :

- ◆ Négatif (situation d'exclusion) ;
- ◆ Neutre (situation de contiguïté) ;
- ◆ Positif (situation d'intégration, réconciliation Ville / Mer)

Il s'agit d'examiner la question de la dialectique des différents rapports Ville/Mer dans le processus de transformation du bâti (sur le plan diachronique et synchronique) à travers les modes d'occupation (typologie du bâti) et forme d'usage (utilisation fonctionnelle du sol urbain).

Objectifs de la recherche :

Le travail de recherche participe à l'élargissement du débat sur le contrôle de la production du cadre bâti sur les villes côtières. Il initie en priorité l'approfondissement de connaissance sur les établissements côtiers, en rapport à leur géographie, histoire et qualités urbaines/architecturales et paysagères). L'objectif de reconquête de la ville côtière

passer par la redynamisation des quartiers anciens adjacents ou contigus aux projets des opérations de réédification des fronts de mer et réhabilitation.

L'identification des thématiques de recomposition et ou/reconquête des villes côtières passe par le regain d'intérêt porté par les politiques patrimoniales en intersection avec les projets de requalification urbaine/architecturale des relations urbano portuaires et réhabilitation de façade maritime. Les objectifs de cette recherche se résument sur les points suivants :

- La contribution à l'actualisation de problématique et thématiques des villes côtières qui se portent sur les questions urbaines de recomposition et restructuration. Elle participe à l'enrichissement des études récentes sur l'espace maritime du littoral du Sahel d'Alger ; suite à la nouvelle vision des nouvelles politiques urbaines dans le cadre de la mise en place du P.A.C (Plan d' Aménagement Côtier) issu de la loi littoral 02/02. Elle trouve un intérêt scientifique dans le débat urbanistique actuel par le nouveau projet de reconquête de la façade maritime d'Alger du groupe EMMAR.

- Tester de nouveaux concepts, instruments et techniques d'analyse dans l'évaluation du processus complexe des transformations du cadre bâti côtier. Ces lectures et interprétations sont menées à travers la convergence des différentes approches analytique et projectuelle (morphologique, paysagère, fonctionnelle). La formulation du projet urbain comme processus d'accompagnement du renouvellement du cadre bâti devra intégrer la dimension du rapport ville/mer comme hypothèse fondamentale transformation.

Hypothèses de travail :

Les hypothèses que nous initions sont issues d'une pré connaissance fondée sur les observations générales de la réalité urbaine et sur l'inadéquation des grilles de lecture et d'interprétation contenues dans les techniques et méthodes de planification actuelle sur les villes côtières Algériennes. Les postulats de base recherchent en priorité la connaissance approfondie des établissements urbains côtiers, en rapport à leur géographie, histoire et leur développement (spatio-temporel). Les hypothèses de travail mises en exergue se définissent suivant trois (03) grandes catégories analytiques (diachronique et synchronique) :

1. Mise en évidence de la dialectique du rapport ville /mer dans le mode de formation /structuration et développement du cadre bâti côtier sur le plan diachronique et synchronique
2. Lecture et identification des cycles et mode d'occupations des établissements côtiers à l'échelle du territoire et de la ville (structure du territoire/formes urbaines/typologie du cadre bâti.
3. Lecture et identification des formes d'usages des établissements urbains (concurrence /complémentarité/conflit entre l'espace bâti /rural /littoral)

Méthodologie d'approche :

Le cadrage méthodologique de ce travail de recherche est mené sur l'investigation des supports thématiques et bibliographiques sur le processus de reconquête et de refondation du rapport ville – mer dans le processus de mise en évidence et d'actualisation des expériences en cours d'aménagement et de transformation des villes côtières. Ainsi on a définit quatre (04) domaines d'intérêt scientifiques de références :

Domaine 1 : Concept et définition du littoral et ses différents corollaires (géographie, géomorphologie des littoraux, socio économique, instruments de gestion et de planification spatiale du littoral)

Domaine 2 : Thématiques de recomposition des fronts de mer et relation urbano – portuaires dans les expériences internationales des petites et moyennes villes côtières

Domaine 3 : Histoire de formation, structuration et cycles d'occupation des établissements humains méditerranéens du Sahel d'Alger.

Domaine 4 : Identification des typologies du cadre bâti côtier et formes d'utilisation des espaces côtiers sur le plan diachronique et synchronique.

Le phasage méthodologique d'élaboration de ce travail de recherche s'appuie sur les éléments suivants :

- un travail préliminaire de recherche bibliographique, collecte des matériaux thématiques pour la précision et la reformulation de la problématique générale, objectifs, hypothèses de travail.

- Identification et présentation du cas d'expérimentation sur les deux échelles (territoire/et cas d'étude de ville) à travers la formulation de la problématique de base /spécifique, analyse et décomposition des éléments de lecture du cadre bâti suivant les différents aspects instrumentaux mis en application, mise en forme des synthèses d'étude.
- Interprétation des résultats et rédaction des recommandations en précisant les retombées scientifiques, techniques et instrumentales) de la recherche.

Nous précisons à ce sujet que le travail de recherche s'est appuyé sur les grilles analytiques complémentaires des différentes approches de la ville et du territoire par rapport aux contenus des techniques et méthodes de planification spatiale conventionnelle (instruments d'urbanisme PDAU/POS) mises en pratique sur les villes côtières algériennes :

- Une analyse morphologique qui précise les éléments physiques naturels et forme du bâti dans le processus de consolidation de la structure formelle de la ville /territoire.
- Une analyse fonctionnelle qui examine les compatibilités ou contradictions des formes d'utilisation du sol urbain côtier d'un côté dans le processus de planification spatiale et de l'autre côté sur l'examen des pratiques usuelles de la réalité urbaine qui privilégie le projet sur le plan.
- Une analyse paysagère qui relate les potentialités et valeurs du système des paysages naturels/ antropisés caractérisant les traits identitaires des villes côtières dans le rapport ville/mer.

La superposition et la confrontation de ces grilles d'analyses complémentaires avec les lectures urbaines conventionnelles nous ont permis de dégager de nouvelles hypothèses et techniques d'approche des transformations des villes côtières.

La structure du mémoire de ce travail de recherche est organisée sur la base constitutive de six (06) chapitres principaux :

Chapitre 1 : Notion ouverte du concept littoral/littoralisation

Chapitre 2 : L'émergence de la question de protection et mise en valeur de l'espace du littoral algérien

- Chapitre 3 : Evolution des cycles d'occupation du littoral Sahélien d'Alger
- Chapitre 4 : Interface ville /mer dans le processus de formation et de transformation historique : cas d'étude de la ville de Ain Benian
- Chapitre 5 : Identification des formes d'usage et des valeurs paysagères de la ville côtière de Ain Benian
- Chapitre 6 : Modèle de structuration, système d'implantation urbanistique et typologie du bâti côtier

CHAPITRE 01

NOTION OUVERTE DU CONCEPT LITTORAL ET LITTORALISATION

Introduction

L'étude du littoral pose le problème de définition. Dans le langage courant, on associe souvent à la notion de littoral l'idée d'une limite naturelle entre les nappes d'eaux océaniques/marines et les terres émergées. Autrement dit, au sens strict du terme, le littoral est la ligne de démarcation entre la terre et la mer. D'ailleurs, à la confusion des termes région, bande, ligne, espace, zone, frange, ruban ou même trait, est associée soit le mot «côtier » soit le mot « littoral », Si bien que souvent ils sont définis l'un par l'autre.

Mais dans la réalité, pour l'analyse scientifique, cette vision est incomplète. Ce n'est pas en terme de frontière entre mer et continent que doit être déterminé le littoral. C'est sous l'angle d'interpénétration et d'union entre le milieu marin et le milieu terrestre qu'il conviendrait de considérer sa réalité. Seulement, la notion de « littoral » est conçue différemment selon les disciplines qui lui confèrent un sens approprié aux préoccupations et à l'objet de l'étude. Les différentes définitions du littoral sont les suivantes :

Le mot littoral vient du latin, de :

^ litus,litoris, : qui signifie rivage ¹, la côte, un site sur la plage (Virgile), un lieu de débarquement, la rive d'un lac ;

^ et de -alis, en français, suffixe servant à former des adjectifs.

Selon Larousse² : Le littoral est l'étendue de pays le long des côtes des bords de mer.

Selon le Robert ³: sous la rubrique « géographie » le littoral est « ce qui appartient, qui est relatif à la zone de contact entre la terre et la mer » et, reprenant une définition d'Emmanuel De Martonne qui n'est pas sans intérêt épistémologique il est précisé que : «le domaine des formes littorales n'est pas seulement la ligne idéale qui sépare, sur les atlas et les cartes à petite échelle, la terre ferme de la mer». IL le définit comme étant la zone de contact entre la terre et la mer. Le littoral est donc étymologiquement ce qui

appartient au rivage, à l'estran, au bord de la mer. Cet adjectif apparaît tardivement, en 1752. Il est alors employé pour ce « qui vit dans les eaux proches du rivage »⁴. A partir de 1793, il prend son sens conventionnel pour qualifier ce « qui est situé au bord de la mer »⁵. En 1828, il est substantivé avec le sens voisin de côte.⁶

1.1. Domaine des définitions : géomorphologique / socio économique / environnement / législatif et réglementaire. :

^ Domaine de définition en géomorphologie, géologie et biologie marine

Dans le domaine de la géomorphologie, le littoral est une ligne, le long de laquelle s'effectue le contact entre les niasses solides, liquides et gazeuses du globe terrestre. Mais dans cette conception linéaire du littoral, il y a lieu d'introduire les, notions d'avant côte (zone submergée en permanence) et d'arrière - côte (milieu où les processus morphologiques sont influencés par la proximité de la mer).

L'espace littoral dans le domaine de la géologie est assimilé au trait de côte ou rivage. Il recule et avance, à l'échelle géologique, en fonction des régressions ou des transgressions. Le littoral n'est donc pas définitivement établi, il est en perpétuel mouvement. F. OTTMAN donne la définition suivante : « On considère généralement la ligne de rivage comme la limite entre le domaine terrestre ou continent et le domaine marin. Cette définition même suggère déjà un certain antagonisme entre ces milieux complètement différents niais qui s'interpénètrent et dont il est parfois difficile de fixer les limites respectives »⁷.

L'espace littoral dans le domaine de la biologie marine est une zone qui s'étend à partir de quelques distances du niveau supérieur des plus hautes mers (zone des embruns) jusqu'aux profondeurs qui délimitent le plateau continental (200 m). Dans ce domaine, la biologie se préoccupe de la vie des espèces qui se contentent d'une simple humectation par les embruns ou d'une immersion exceptionnelle, jusqu'à celles qui peuvent tolérer d'assez faibles éclaircissements pour se reproduire et se développer.

^ Domaine de définition socio économique :

Ce sont les critères socio-économiques qui déterminent la zone littorale. En raison de la proximité de la mer, elle est le lieu d'intenses activités (industrie, agriculture, commerce, tourisme, ...). Elle abrite également une population qui connaît une importante croissance.

L'emprise de la zone côtière peut être étendue à l'intérieur du continent (flux des vacanciers vers les plages, influence portuaire, apports des cours d'eau, ...). Ces relations qui lient la côte à l'arrière-pays rendent difficile la détermination précise de la zone littorale et ses limites à l'intérieur des terres. Donc ici, la notion de littoral est à conception terrienne. Le littoral, bande autrefois étroite, s'élargit avec l'essor du tourisme et des industries qui lui sont liées : hôtellerie, thalassothérapie, industries nautiques et portuaires, mais aussi aquaculture et pêche.

En France ce développement a mené les différents gouvernements, depuis la mission Piquard, à définir des cadres d'aménagement des différents « espaces littoraux » intégrant bandes côtières et arrière-pays littoraux. Des comités interministériels d'aménagement et de développement du territoire (C.I.A.D.T) sont ainsi organisés chaque année sous l'égide de la DATAR. Dans le cadre de cette politique d'aménagement, des missions interministérielles d'aménagement du littoral ont été créées ou sont en cours dans différentes régions (Languedoc-Roussillon, Aquitaine, côte d'Opale ...) à forts potentiels touristiques, et confrontées à une expansion urbaine et à des problèmes environnementaux côtiers de plus en plus sensibles. Pour ces programmes d'aménagement, comme pour tous les nouveaux projets d'aménagement de communes littorales, la nouvelle loi SRU (solidarité et renouvellement urbain) du 13 décembre 2000 complète la loi « littoral ».

Les schémas de cohérence territoriale (SCOT qui remplace les Schémas Directeurs) prévus dans cette loi obligent les communes littorale et rétro-littorales localisées à l'intérieur d'une bande de 15 km à partir du rivage de la mer (et dans un périmètre de 15 km autour des agglomérations de plus de 15 000 habitants) à définir en commun la manière dont leur territoire doit évoluer, en intégrant dans leur projet les différentes démarches de planification : habitat, transport en commun, protection des espaces naturels, urbanisme, axes de circulation etc.). Comme peu d'agglomérations littorales avaient élaboré des schémas directeurs, notamment là où la pression touristique est la plus forte, des réflexions sont ⁸ maintenant engagées en matière de S.C.O.T, à l'initiative des collectivités locales, sur une grande partie du littoral. Cette profondeur de 15 km du littoral terrestre est celle qui a été retenue par le géographe Daniel Noin ⁹ car elle correspond « à la portée des navettes pour les actifs, et à la distance qu'accepte de parcourir les estivants aux moyens modestes pour se loger à plus faible prix dans l'arrière pays des stations balnéaires ».

[^] Domaine de définition en environnement

Selon le Programme d'Assistance Technique pour l'environnement Méditerranéen (METAP), le littoral est défini comme le lieu de convergence de la terre et de la mer. C'est particulièrement une zone fragile et sensible qui est caractérisée par d'importants phénomènes physico-chimiques et biologiques. Le littoral est composé de quatre domaines :

1. Le milieu marin proprement dit
2. Les estuaires et les deltas (dans lesquels il y a les falaises et les côtes rocheuses, les plages de galets, les plages de sable, les dunes).
3. La frange côtière.
4. Les étangs lagunaires.

Dans la pratique de la gestion intégrée des régions littorales, une distinction est faite entre le terme « côte » et celui de « littoral ». La côte est définie comme l'interface entre la mer et la terre ou l'endroit où se rencontrent la terre, l'eau et l'air. Par contre, le littoral est considéré comme la terre affectée par la proximité de la mer et la partie de la mer affectée par la proximité de la terre. En d'autres termes : « C' est la zone où les processus de l'interaction entre la mer et la terre sont les plus intenses. Cette interface s'étend le long de deux axes : l'axe parallèle et l'axe perpendiculaire à la côte »¹⁰. En ce qui concerne l'axe parallèle à la côte, il y a peu de débats, parce qu'il permet de définir aisément les limites des écosystèmes littoraux. Par contre, les définitions de l'axe perpendiculaire varient de celles qui englobent l'ensemble des bassins versants situés dans l'arrière-pays de la côte jusqu'à celles qui ne prennent en considération, qu'une frange côtière restreinte. En tout cas, la définition des limites d'un littoral dépend des critères qui découlent des objectifs de la gestion intégrée des zones côtières.

[^] Domaine de définitions du dispositif législatif et réglementaire :

C'est souvent la notion de rivage qui est utilisée et pendant longtemps, ce sont les règles de domanialité publique qui ont régi la protection du littoral. Avec le temps, la domanialité publique s'est avérée inefficace ou du moins limitée parce que la délimitation du domaine public maritime est imprécise et ne couvre pas tout le littoral.

La zone littorale est considérée comme étant la bande de territoire qui permet l'accès à la mer et d'utiliser les divers services qu'elle offre. Les sciences juridiques ont donc pour charge de réglementer l'utilisation et l'occupation du littoral (domaine public maritime,

appropriation du milieu, in constructibilité,) Quant aux règles d'urbanisme, elles assurent une protection insuffisante du littoral dans certains pays. Dans d'autres cas, le littoral est ignoré dans les codes et ou lois sur l'urbanisme, comme c'est le cas en Tunisie.

- Dans la législation Française :

L'article 1, alinéa 1 de la «Loi Littoral» Française qui stipule que : " Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur " ¹¹ Globalement, on observera que les premières décisions d'envergure nationale ont été prises lors des années 1970 et qu'elles ont concerné la plupart des pays à économie développée sans qu'il y ait concertation, il s'agit des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni, de l'Allemagne Fédérale, de la France et de l'Australie.

On relèvera que le cas néerlandais est antérieur : le " plan Delta " qu'il initia après les dramatiques inondations de 1953 avait pour objectif de barrer la route aux prochaines ondes de tempêtes, de gérer les eaux douces et salées. Toutefois, les préoccupations des Etats en matière de gestion de la zone côtière ont pu être différentes. Deux études de cas permettent de l'appréhender : celui d'un pays centralisé, avec une tradition, une puissance administrative forte ; aux Etats-Unis d'Amérique où les prérogatives des Etats de l'Union, de leurs comtés, de leurs communautés (collectivités locales) sont particulièrement respectées. Dans l'Hexagone l'élaboration d'une politique propre au littoral a pris 20 ans. Si l'on adopte l'analyse séquentielle retenue par Alain MIOSSEC, elle se décompose en trois temps, celui de la « gestation » puis de la « maturation » et enfin de « l'action » .

Le " temps de gestation " débute par le premier texte significatif, circulaire du 3 janvier 1973 qui concerne les plages et les ports de plaisance où il est écrit que : " ...la zone littorale est un bien rare ... unique ". Ce domaine est considéré comme inaliénable, le texte poursuit : " ... le maintien ... l'entretien ... la préservation... " des plages sont à la charge des collectivités et des services publics. Il est question de plans d'occupation des sols qui ne doivent pas affecter le paysage. Cela dit, malgré les mots, l'esprit de l'époque encore marqué par cette soif de consommation sans limites est à l'aménagement concerté mais pas à la protection. C'est pour cette raison qu'après allait suivre le temps de la «maturation » : à compter de la création du « Conservatoire du Littoral » au mois de juillet 1975, le pays s'engageait à protéger la nature du bord de mer. Deux textes allait suivre : en août 1976 sous le gouvernement Chirac, où le texte insiste à nouveau sur la protection de la bande côtière et la maîtrise de l'urbanisation, « les forêts, les dunes, les marais ne doivent plus

→ Toutes les terres, versants de collines et montagnes, visibles de la mer tout en n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale ;

τ Les plaines littorales de moins de trois (3) km de largeur ;

L'intégralité des massifs forestiers dont une partie est en littoral tel que défini ci-dessus;

4 L'intégralité des zones humides et leurs rivages sur 300 mètres de largeur dès qu'une partie de ces zones est en littoral tel que défini ci-dessus.

La nouvelle loi récemment promulguée s'inspire de la définition de la loi n°90-29 et concerne exclusivement le littoral. Elle est plus précise quant à l'intégration de certains éléments situés dans le domaine littoral, tels que les paysages et les espaces agricoles. En effet, la loi n°02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral énonce dans son article 7 que 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 mètres (800 m), 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 :

of les plaines littorales de moins de trois (3) km de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes ;

→ l'intégralité des massifs forestiers ;

→ les terres à vocation agricole ;

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

4 les sites présentant un caractère paysager, culturel ou historique.



Figure 1.1.2 : Exemple de délimitation de l'espace littoral en Algérie (Skikda)

Source: La Protection Du Littoral GIZC / GIRL, Par S . NATECHE, MATE, 2005

1 2 Identification de la notion de littoralisation :

La littoralisation est un processus ancien mais qui a pris une dimension importante et mondiale depuis la seconde partie du XX^e siècle. Le Plan Bleu définit la littoralisation comme étant un phénomène de concentration des hommes et des activités sur les régions littorales du monde entier et du littoral méditerranéen en particulier : «Peut être faudrait-il parler de mal- littoralisation' (par analogie avec le mal développement) ou encore de ce qu'on appelle parfois l'hypertrophie littorale'.... Car on a effectivement assisté au cours des dernières décennies à un développement extrêmement intensif – et trop souvent anarchique – de la plupart des littoraux méditerranéens, qui sont devenus des zones où les conflits d'utilisation de l'espace et de ses ressources sont les plus aigus » ¹².

P. COSAERT entend par degré de littoralisation, la propension plus ou moins forte à la concentration dans les régions littorales, des hommes, des activités économiques et des richesses ¹³. Quant à P. BRUYELLE, il introduit le concept de « littoralité » et le définit comme étant le degré d'attraction des littoraux et la mesure de ce degré se fait en termes de population, d'emploi et de production. A. DAGORNE affirme que l'urbanisation est l'une des tendances fortes en Méditerranée et notamment sur le littoral, d'où l'usage du terme de littoralisation. Ajouté à cela, P.-J. THUMRELLE lie ce phénomène à la densité de population et considère que littoralisation du peuplement et urbanisation sont allées de pair.

Le livre blanc associe le phénomène de littoralisation à l'urbanisation du littoral et donne la définition suivante : «L'urbanisation du littoral est une expression directe de la

croissance démographique et du développement des activités économiques dans la région méditerranéenne. La conséquence générale est un déséquilibre spatial entre les zones critères fortement développées, surpeuplées caractérisées par une occupation des sols et une consommation des ressources intensives, et un hinterland plus délaissé, affichant des densités de population beaucoup plus faibles et une économie moins dynamique »¹⁴

La littoralisation est le résultat de deux importants processus qui interagissent et s'amplifient mutuellement :

Des processus liés à l'urbanisation, en général, et à la métropolisation, en particulier.

* Des processus liés au choix de localisation des investissements nationaux et étrangers.

La croissance urbaine a connu sur la rive Sud de la Méditerranée une forte accélération durant les années qui ont suivi la décolonisation. Les taux d'urbanisation se sont rapprochés de ceux de la rive Nord et se situent aujourd'hui autour de 70%¹⁵.

Effectivement, ce phénomène, de dimension planétaire, prend une ampleur particulière sur les littoraux méditerranéens en raison de la forte densité du serai urbain et de la présence des principales métropoles politiques/administratives et économiques :

«Beaucoup de tronçons du littoral méditerranéen sont marqués par une très brie littoralisation ; certes, de grandes villes se sont développées près de la mer, souvent à partir d'un noyau portuaire : c'est le classique processus d 'urbanisation sur un littoral »¹⁶.

Le phénomène de littoralisation interfère avec la «touristisation » ou « touristification », eu égard à l'importance du tourisme balnéaire sur une grande partie des côtes méditerranéennes. Beaucoup de grandes villes méditerranéennes sont situées sur la côte et leurs périphéries se développent sur le littoral selon un processus de littoralisation ou « litturbanisation » (A. DAGORNE, 1998), en liaison avec le tourisme ou les implantations économiques et/ou technologiques nouvelles, comme c'est le cas de l'Espagne, la France, le Maroc et la Tunisie. « La promotion du tourisme balnéaire dans les pays du soleil a accru le pourcentage des surfaces construites dédiées au tourisme (c'est le processus de touristisation). En Algérie, de grandes villes, des métropoles, se sont implantées sur ou près de la côte et de nombreux complexes touristiques ont été édifiés non loin des grands pôles urbains »¹⁷.

Pour le cas de la région d'Alger, en 1966, un plan d'aménagement touristique de la côte algérienne a été réalisé par l'Association de l'Equipement Touristique en Algérie (A.E.T.A). Les premières actions de la politique touristique en Algérie ont donné naissance à un certain nombre de stations touristiques, en grande partie balnéaires, et dont la majorité est localisée à l'Ouest d'Alger (Club des Pins,

Zéralda, Sahel et Tipasa), soit près de 84% des capacités balnéaires totales du pays sont localisées sur une bande côtière d'environ 70 km de long uniquement.

1.3. De la notion de développement durable à la gestion intégrée des zones côtières (GIZC)

1.3.1. Le développement durable :

Le développement durable est un concept relativement neuf, qui fit l'objet d'une diffusion dans le Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement "Brundtland"¹⁸, «un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Deux concepts sont inhérents à cette notion: le concept de " besoins ", et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et l'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale impose sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir ». Les Nations unies avaient confié à cette Commission la mission d'apporter une réponse à une série de problèmes cruciaux qui se posent à l'échelle mondiale, tels que la pollution et le tarissement des ressources naturelles, la surpopulation, la famine, la pauvreté et les inégalités, etc.. Il s'agit de questions habituellement qualifiées de sociales, économiques ou environnementales. Mais la principale conclusion du Rapport Brundtland, et le fondement même d'une approche de développement durable, est que de véritables réponses ne peuvent être apportées que si elles sont formulées dans le cadre d'une vision globale des problèmes posés. Ce sera notamment le cas des politiques contribuant simultanément à la croissance économique, au progrès social et à l'équilibre écologique. Ces trois objectifs doivent être traités sur un pied d'égalité. C'est un concept à trois dimensions : économie - société - environnement. Les institutions sont souvent considérées comme la quatrième dimension. Le développement durable, peut être défini également comme un : « développement viable, maîtrisable, auto- entretenu, s'inscrivant, dans la durée et capable de se reproduire »¹⁹ A SDJARI donne la définition suivante : « Le développement durable est une approche globale qui touche l'ensemble des activités humaines ; c'est véritablement une vision des choses qui peut modifier de façon substantielle les pratiques individuelles et collectives, institutionnelles et administratives, et prendre la forme d'une sorte de révolution silencieuse ».²⁰ Le développement durable se réfère notamment aux perspectives suivantes:

- une agriculture économiquement viable qui produit des aliments “sûrs” et s’implique, en même temps, dans la protection des paysages et de la nature;
- une politique de mobilité permettant d’éviter les embouteillages interminables, les pertes de temps, le stress, la pollution atmosphérique et les effets négatifs de ces pressions sur la santé;
- ^– une vie en société organisée de façon à ce que le développement de l’industrie et des technologies tienne compte de l’environnement et de la santé des travailleurs et des citoyens;
- ^– une société où les problèmes d’exclusion sociale et de pauvreté sont effectivement pris en charge et où l’individu n’est pas abandonné à son propre sort;
- e– une vie sociale reposant sur le principe de l’égalité entre hommes et femmes;
- un espace public où les grands groupes sociaux sont invités à participer à l’élaboration des politiques;
- er l’assurance que nos enfants et tous les enfants du monde auront un avenir.

1 3 2 Emergence de la conscience universelle pour la protection de l’environnement et le développement durable:

Le droit de l’environnement repose sur de grands principes juridiques qui résultent soit du droit international conventionnel ou bien des droits nationaux (internes). Au plan international, la Conférence mondiale sur l’Environnement de Stockholm en 1972 et le Sommet mondial sur l’Environnement le Développement de Rio de Janeiro en 1992 sont des étapes importantes et constituent deux événements qui ont marqué un tournant décisif dans la prise de conscience universelle. Elles marquent également une volonté quant à la nécessité de mettre un terme aux dégradations continues que subit l’environnement depuis des dizaines d’années, surtout depuis l’avènement du phénomène d’industrialisation. Ces deux grands événements ont consacré des principes qui sont désormais communs à tous les Etats de la planète. Ils expriment de ce fait un début de solidarité internationale accentuée par la globalité de certains problèmes environnementaux, tel que le réchauffement de la terre.

A- La Conférence Mondiale sur l'Environnement (1972) :

Ce sont les préoccupations en matière de dégradation de l'environnement qui ont favorisé l'organisation de la Première Conférence Mondiale sur l'Environnement par les Nations Unies du 5 au 16 juin 1972, à Stockholm (Suède). Des délégués de 113 nations, dont l'Algérie, avaient pris part aux travaux de cette rencontre internationale.

A l'issue de cette rencontre, un plan d'action pour la protection de l'environnement a été établi, constitué de 109 recommandations et la déclaration de 26 principes communs sur les droits et les responsabilités de l'homme à l'égard de l'environnement mondial.

B – La Recommandation de l'O.C.D.E. sur la gestion des côtes (1976) :

La Recommandation n° C - 76 -161 adoptée le 12 octobre 1976 par l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (O.C.D.E.) concerne explicitement la gestion des zones côtières. Faisant une distinction entre les mesures nationales et les mesures concertées, la Recommandation recommande un inventaire des éléments qui doivent être pris en compte ainsi que les innovations qu'il serait opportun d'introduire dans les ordonnancements juridiques nationaux.

Quant aux plans d'aménagement des espaces côtiers, ils doivent tenir compte de la nature complexe de l'aire des activités localisées dans les zones côtières en fonction des priorités nationales et régionales. Ceci n'est évidemment possible qu'à partir de rétablissement d'inventaires des usages du littoral. Par ailleurs, les impacts des projets susceptibles d'être implantés sur la façade maritime, qu'ils soient privés ou publics, doivent être définis avant leur réalisation. Pour cela, le public doit être également informé et impliqué en participant au processus de planification.

La Recommandation considère diverses activités et établit un classement suivant un ordre de priorité. Certaines activités subissent des restrictions quant à leur localisation de manière à ne pas nuire à l'environnement et aux paysages côtiers, ni interférer dans les processus naturels d'interaction entre terre et mer.

L'adoption des mesures concertées que la présente Recommandation souhaite voir tout d'abord porter principalement à la coopération, requiert d'informations sur le développement côtier des zones frontalières, réévaluation des impacts sur l'environnement par des projets dont les effets négatifs se répètent sur plus d'un

Etat ainsi que la mise en oeuvre d'une assistance dans le cas d'incidents provoquant la pollution des côtes.

Malheureusement, la Recommandation de l'O.C.D.E. de 1976 ne constitue que de simples déclarations d'intention. Elle n'a jamais été introduite dans le droit interne des Etats.

C- La Charte Mondiale de la Nature (1982) :

La Charte Mondiale de la Nature a été adoptée 28 octobre 1982 par l'Assemblée Générale des Nations Unies. C'est un document à caractère prévisionnel. Il engage un équilibre entre les exigences d'ordre écologique/ environnemental, visant à empêcher la dégradation des milieux naturels, y compris bien sûr les zones côtières, ainsi que les exigences d'ordre économique, tendant à promouvoir une utilisation rationnelle des ressources naturelles. A ce propos, N. CALDERARO estime que ces principes généraux, dénués de tout effet pratique, peuvent prêter au sourire ou au scepticisme : « Mais on reconnaîtra, sans doute, dans quelques décennies que ces principes ont été la première manifestation, timide, d'un droit international »²¹

D-Le Sommet de Rio de Janeiro (1992) :

La Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement (C.N.U.E.D) tenue à Rio de Janeiro (Brésil) du 3 au 14 juin 1992 a réaffirmé la Déclaration de la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement adoptée à Stockholm (1972) en cherchant à en assurer le prolongement. Elle avait pour but d'établir un partenariat mondial sur une base nouvelle et équitable en créant de nouveaux niveaux de coopération entre les Etats, les secteurs clefs de la société et les peuples. Concernant les zones littorales, des propositions ont été émises dans l'Agenda 21, chapitre 17, intitulé : « Protection des océans de toutes les mers y compris les mers fermées, semi-fermées, des zones côtières protection, utilisation rationnelle et mise en valeur de leurs ressources biologiques ».

L'idée principale est de promouvoir un développement économique durable des zones côtières, des mers et des océans. Ainsi, en considérant que le milieu marin, y compris les océans toutes les mers et les zones côtières adjacente forme un tout et constitue un élément essentiel du système permettant la vie sur terre.

E - Le Sommet de Johannesburg (2002) :

Trente ans après la Conférence de Stockholm sur l'Environnement et dix ans après la tenue de la Conférence sur l'Environnement et le Développement à Rio de Janeiro, l'heure est au bilan. En fait, malgré les engagements et les efforts de la communauté internationale, la pauvreté s'est accrue dans le monde et s'accroît de plus en plus dans les pays en développement. Il est reconnu que la pauvreté est un facteur important de dégradation du cadre de vie et par ce biais l'environnement, occasionnant une pression constante sur les ressources naturelles.

La Commission du développement durable des Nations Unies (C.D.D -N.U), organe créé à la suite du Sommet de Rio, avait pour objectif de superviser la mise en œuvre d'Action 21 au niveau national. Ce document de référence recommande l'élaboration de rapports nationaux pour les communiquer à la C.D.D-N.U. dans lesquels il faut inclure les activités entreprises pour la mise en œuvre d'Action 21, les obstacles et les défis auxquels les Etats font face.

L'évaluation des progrès effectués pour la mise en œuvre. Le développement durable a été présenté sous forme de rapports nationaux au début de l'année 2002 au Secrétariat du Sommet de Johannesburg.

L'organisation du Sommet Mondial pour le Développement Durable de Johannesburg en juin 2002 a été une occasion pour effectuer une évaluation des progrès en matière de développement durable de tous les Etats.

Le bilan était négatif et cette rencontre a été largement critiquée et remise en cause. Aucun document n'a été produit et l'Agenda 21 reste la principale référence sur laquelle tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre du développement durable devront se référer.

1.3.2.2. La stratégie environnementale et de développement durable en Algérie : (P.N.A.E-D.D, 2001-2011)

L'Algérie se trouve dans une phase de « transition environnementale » concomitante à celle de « transition économique ». La dégradation écologique du pays, notamment en ce qui concerne le capital naturel dont une partie n'est pas renouvelable, a atteint un niveau de gravité qui risque non seulement de compromettre une bonne partie des acquis économiques et sociaux des trois dernières décennies, mais, plus grave encore, de limiter

les possibilités de gains de bien-être des générations futures. L'analyse et le processus de préparation dans le cadre du P.N.A.E-D.D.²² ont également montré que l'ampleur des problèmes écologiques était étroitement liée au processus de développement économique et social du pays. Malgré des richesses naturelles considérables et des investissements massifs dans le développement du capital physique et humain, il est évident aujourd'hui que les causes principales de la crise écologique sévère que vit l'Algérie sont fondamentalement d'ordre institutionnel et sont étroitement liées à la carence des politiques et programmes du passé, notamment dans les domaines suivants: rationalisation de l'utilisation des ressources naturelles; aménagement du territoire; efficacité et transparence des dépenses publiques; systèmes d'incitations, prix et instruments économiques; sensibilisation et association des populations et des usagers dans les processus décisionnels; participation du secteur privé; capacité des institutions environnementales et de coordination intersectorielle; et qualité de la gouvernance des institutions publiques. L'Algérie a donc décidé d'investir dans le développement durable. Ceci constitue le principe fondamental de la stratégie de l'environnement et du PNAE-DD et signifie que l'Algérie entend donner une place prépondérante aux aspects sociaux et écologiques dans ses choix de modèles de société et de développement économique, et donc rompre de manière irréversible avec les politiques et méthodes des trois dernières décennies.

Pour donner un contenu tangible et opérationnaliser le principe du développement durable, a permis de mettre en évidence quatre objectifs stratégiques de qualité:

1. l'amélioration de la santé et de la qualité de vie;
2. la conservation et l'amélioration de la productivité du capital naturel;
3. la réduction des pertes économiques et l'amélioration de la compétitivité;
4. enfin, la protection de l'environnement global.

1. 3.3. La gouvernance et la gestion intégrée des zones côtières :

: La gouvernance : Depuis que les années, un nouveau mot est déployé, c'est le concept de gouvernance. Notion d'origine économique, elle remonte en cause un modèle politique traditionnel qui relève des seules autorités politiques responsables de la gestion des affaires publiques. N. HOLEC écrit à ce sujet que : « La mondialisation du marché et de la production, la globalisation financière, la puissance accrue d'entreprises devenues transnationales ont en effet des répercussions que ne parviennent plus à gérer les pouvoirs publics »²³, et ajoute que : « Les Etats

ne parviennent plus à l'intérieur de leur frontière, à assurer une redistribution des richesses susceptibles de réduire ces inégalités et à assurer la cohésion sociale »²⁴. C'est une notion qui a évolué et est appliquée actuellement à l'échelle territoriale/spatiale. Et dans ce cas, la gouvernance « permettrait d'assurer la cohésion d'un territoire »²⁵. Les autorités publiques, qui avaient un rôle interventionniste, ont un rôle de facilitateur, d'animateur et de régulateur. C'est un processus qui s'opère dans de nombreux pays d'économie libérale, parce qu'il est reconnu aujourd'hui qu'un acteur public ou privé ne dispose des moyens et des connaissances nécessaires pour faire face aux problèmes de gestion d'un espace. L'Algérie est en phase de transition et le rôle de l'Etat est d'associer au processus de décision le secteur privé, les professionnels, les citoyens, les syndicalistes et les membres de la société civile d'une manière générale. Il est clair que le processus est lent, en raison de la politique pratiquée depuis plus de trente ans, mais c'est un passage incontournable.

N. HOLEC définit la gouvernance comme étant : « La somme des différentes façons dont les individus et les institutions, publiques et privées, gèrent leurs affaires communes. C'est un processus continu de coopération et d'accommodement entre des intérêts divers et conflictuels. Elle inclut les institutions officielles et les régimes dotes de pouvoirs exécutaires tout aussi bien que les arrangements informels sur lesquels les peuples et les institutions sont tombés d'accord »²⁶. Ce que l'on peut retenir de cette définition, c'est que la diversité/divergence des acteurs nécessite un jeu permanent d'échanges, de négociations et d'ajustements mutuels qui aboutit en fin de compte à un objectif/projet commun par un consensus.

La gouvernance appliquée à un espace littoral/côtier nous ramène nécessairement à la notion de gestion intégrée des zones côtières, qui en est le prolongement, puisqu'elle fait appel à la coordination, la participation et la coopération des différents acteurs pour la gestion d'un écosystème fragile qui mérite donc une attention particulière. En effet, la gouvernance relève de la prévision des conséquences d'une action et de l'anticipation des évolutions futures. Et la gestion relève de l'art de gouverner, et gouverner c'est prévoir et anticiper les problèmes qui peuvent survenir dans le futur.

-La gestion intégrée des zones côtières :

Dans le monde des affaires, nous pouvons décrire le concept « gestion » ou « management » comme étant l'ensemble des techniques et des compétences qui

visent à optimiser l'organisation, la planification, la direction et le contrôle des structures et des activités d'une société. Dans la gestion de l'espace/territoire, c'est un nouveau concept qui n'est apparu que récemment dans la littérature traitant de l'environnement/développement durable. La gestion intégrée et procédée de la nécessité d'organiser un système socio-économique et spatial complexe exprime une culture particulière, que ce soit au niveau local, régional, national ou international. Elle est orientée sur des acteurs et des instruments, en particulier ceux relatifs à la planification. C'est une « technique » concrète et opérationnelle qui permet une mise en œuvre rapide d'actions susceptibles d'apporter des solutions aux problèmes environnementaux des espaces littoraux. Parmi les nombreuses définitions de la gestion intégrée des zones côtières, nous pouvons retenir que c'est un : « Processus dynamique qui réunit gouvernements et sociétés, sciences et décideurs, intérêts publics et privés en vue de la protection et du développement de, systèmes et ressources côtières. Ce processus vise à optimiser les choix à long terme privilégiant les ressources et leur usage raisonnable et raisonnable »²⁷. La gestion intégrée est une notion qui est née dans le contexte du développement durable. La définition de la GIZC tient en ces mots : « processus dynamique qui réunit gouvernement et société, science et décideur, intérêts publics et privés en vue de la préparation et de l'exécution d'un plan de protection et de développement des systèmes et ressources côtières. Instrument privilégié du développement durable des écosocio-systèmes complexes en liant les questions environnementales, économiques et sociales. » Dans le même esprit, la Commission Européenne définit la G.I.Z.C comme étant un processus continu qui vise à rendre effectif le développement durable dans les zones côtières et maintenir leur diversité.

La gestion intégrée des zones côtières peut être représentée comme une sphère à l'intérieur de laquelle il existe une interaction entre les différentes composantes. Chacune d'entre elles évolue en fonction de l'autre. C'est en fait le principe de fonctionnement d'un système. Le processus G.I.Z.C vise alors à privilégier le bon usage, des nombreuses opportunités qu'offre la zone côtière considérée comme un « géo-écosystème » assez complexe. La G.I.Z.C apparaît donc comme un instrument à privilégier le développement durable de la zone côtière : « En conciliant développement et bon état écologique des ressources, et en liant les questions environnementales, économiques et sociales »²⁸.

Une fois cet objectif fixé, nous savons que l'on ne part jamais de zéro, puisqu'il faut prendre en considération le contexte politique, institutionnel, économique et social existant : « L'opérateur G.I.Z.C va ainsi se trouver à la jonction de plusieurs mondes, scientifique, économique, politique, écologique, culturel, dans un rapport de tension permanent et dans l'obligation de maintenir la pluridisciplinarité et la médiation »²⁹. Ceci se concrétise par le maniement de procédures qui visent à décloisonner des pratiques, des usages et à l'émergence d'un accord commun sur le devenir de la zone côtière.

L'opérateur est donc un acteur de mise en cohérence pragmatique du système ressource / population / environnement / développement. 11 contribue donc à harmoniser les politiques publiques et à rendre les usages compatibles entre eux : « L'opérateur G.I.Z.C doit être à la fois animateur et stratège, en pratiquant la synthèse, la présentation claire d'informations complexes, en contribuant à résoudre les conflits, à élaborer, gérer, évaluer des programmes interdisciplinaires, d'information, d'éducation, et en facilitant la participation publique »³⁰.

Ce qui revient à dire que la G.I.Z.C est un processus continu et itératif, destiné à promouvoir la gestion durable des zones côtières.

C'est également une dynamique collective : « Qu'il faut savoir animer à l'aide de multiples connaissances et outils, selon un phasage non linéaire dans le temps »³¹. Nous saisissons bien que le concept de gestion intégrée correspond à la notion fondamentale de développement durable

1.3.4. Identification de la notion de l'Environnement

L'environnement traite des relations qui existent entre les sociétés et leur cadre physique, de la place des facteurs naturels dans l'aménagement à différentes échelles spatiales. Y. VEYRET définit le concept d'environnement comme recouvrant tout à la fois un milieu et un système de relations, un champ de forces physico-chimiques et biologiques, en interrelation avec la dynamique sociale, économique et spatiale. Il correspond à un ensemble d'éléments qui agissent et réagissent les uns sur les autres. A. DAGORNÉ utilise le terme de « géo-écosystème environnemental »³² pour décrire l'environnement. Ce dernier est composé d'un triptyque :

➔ Les milieux naturels qui forment l'espace support (milieu physique et milieu biologique).

4 Les milieux économiques qui sont aménagés par et pour l'homme et ses activités.

4 Les milieux socioculturels où le poids des traditions, de l'idéologie et de la religion est plus ou moins grand.

Ce système que nous venons de décrire serait incomplet si la dimension temporelle n'était pas prise en compte par l'historien : « Il n'y a pas de bonne perspective sans un minimum de rétrospective. Hommes et milieux ont un rapport avec le lieu et le temps »³³. Cet ensemble complexe forme un tout construit, un espace dynamique, un espace vécu, perçu de façon différente par la population qui y vit de manière permanente ou temporaire, voire un espace subi.

En fin de compte, le concept « environnement » est une notion polysémique qui présente de multiples dimensions : écologique (maintien de la biodiversité et conservation des espèces), économique (utilisation rationnelle des ressources naturelles, historique, sociale, politique, esthétique, patrimoniale, culturelle, sécuritaire, psychologique, éthique, religieuse, sociale et sanitaire (amélioration de la qualité et du cadre de vie)). Est-ce une science ou une discipline ? À ce propos, A. DAGORNE affirme : « Peu importe, mais il est certain que cela implique une approche multi scalaire, multi temporelle, multi sources, multi techniques et transdisciplinaire »³⁴.

En Algérie, l'environnement est défini par la loi sur la protection de l'environnement récurrent promulgué et comme regroupant : « Les ressources naturelles abiotiques et biotiques telles que l'air, l'atmosphère, l'eau, le sol et le sous-sol, la faune et la flore y compris le patrimoine génétique, les interactions entre les dites ressources ainsi que les sites, les paysages et les monuments naturels »³⁵.

Le littoral est l'écotone, l'espace de transition entre la mer et la terre. Dans cette bande côtière, les formes, les réalités naturelles physiques ou biologiques, l'économie et jusqu'aux mentalités des habitants sont modelés par la proximité de l'océan, par le jeu des relations entre la mer, l'atmosphère et la terre sans oublier ses apports en eaux continentales. Les délimitations du littoral varient selon que l'on s'intéresse aux formes, aux écosystèmes, ou à la littoralité des activités économiques et des hommes. Dans le cas général, en France, les zonages les plus appropriés pour se mouler dans la réglementation,

tout en incluant les écosystèmes, sont, en mer, la limite des eaux territoriales, et, à terre, une bande de 15 kilomètres minimum incorporant l'arrière pays ; chaque zone littorale est rattachée à un bassin hydrographique qui doit être identifié. Faute de définition dans la législation nationale, le littoral n'est pas une zone de compétence légale.

1.4. Identification des différentes typologies des littoraux cycles d'occupation du littoral

1.4.1. Différents cycles d'occupation du littoral

^ Le fait historique : les civilisations " littoralisantes "

Les grands axes commerciaux de certains Etats s'appuyaient entièrement sur l'eau. Les Phéniciens, les Carthaginois, les Grecs, les Turques commerçaient essentiellement par la mer. Les Romains maîtrisaient les routes terrestres, mais effectuaient la plupart de leurs déplacements lointains par la mer. Plus tard, la richesse des Vénitiens ou des Génois, qui phagocytèrent l'économie des grands Etats terrestres, reposa également sur l'exploitation des grandes routes maritimes. Chacune de ces civilisations a favorisé la littoralisation de l'économie par la création de villes et par l'attraction des activités vers la côte. La mise en parallèle avec la situation actuelle ne s'arrête cependant pas là, car on peut être frappé par la similitude des problèmes que rencontrèrent ces économies dont le principe était basé largement sur l'exploitation des ressources de l'intérieur des terres. Il y a 2 500 ans, les Phéniciens ont expérimenté que le milieu méditerranéen est un milieu fragile. Ainsi, la disparition de la forêt du Liban, dont le bois a sans doute été englouti dans la construction des navires phéniciens, a laissé place à de vastes étendues de cailloux ou subsiste une maigre steppe, provoquant en même temps le déclin de cette civilisation qui se priva elle-même de l'une de ses principales ressources. Ceci nous rappelle que la quasi totalité des formations " naturelles que l'on observe aujourd'hui sur le pourtour de la Méditerranée, même dans les zones les plus sauvages du bassin, sont des formations secondaires. De même, il faut peut être mettre au passif de la littoralisation, la dégradation du saltus romain : les vieilles forêts ont laissé place à des maquis et garrigues de plus en plus bas, à cause du surpâturage, des incendies, puis de l'érosion des sols qu'entraîne la disparition répétée de couverture végétale. Le saltus n'était-il pas considéré dès l'antiquité comme un espace dont les ressources étaient destinées à approvisionner les villes ? Enfin, la carte actuelle des déserts de Jordanie, de Syrie et du Sinaï, et surtout du Sahara, ne restitue qu'une petite partie d'anciennes oasis: celles où les ressources en eau sont les plus importantes. Or, cette géographie actuelle est en réalité une géographie résiduelle : celle des " grosses oasis " qui ont réussi à résister aux tourmentes de l'histoire. On sait

aujourd'hui que des groupes d'agriculteurs et d'éleveurs se sont maintenus pendant plusieurs siècles, autour de chapelets de puits qui parsemaient le territoire. La plupart d'entre eux ont probablement été abandonnées au cours des périodes d'insécurité, mais aussi de la conquête soit que la population locale ait été massacrée ou enlevée, soit que les ressources aient été pillées (destruction des palmiers, enlèvement du bétail), entraînant la mort par famine dans les semaines qui suivaient.

Mais on sait également que, dès le XI^e siècle, des systèmes d'irrigation d'oasis entières ont été détruits. Dans le Sahara, ceci conduit à une désertification irrémédiable : en l'absence d'eau, les sols se transforment en poussière, et sont rapidement emportés par le vent ; les puits non entretenus s'engorgent et disparaissent en quelques années, et les tempêtes de sable finissent par ensevelir toute trace d'occupation humaine. La dégradation de ces ressources naturelles, même si elle est loin de représenter la seule cause de déclin des arrière-pays méditerranéens, concourt cependant depuis fort longtemps à accentuer les contrastes dans la répartition du peuplement.

[^] Les Arabes : une civilisation " de-littoralisante "

A partir du VII^e siècle, l'Islam pacifia et unifia un territoire qui, à son apogée avait une taille comparable à celle de l'Empire romain. Le commerce et les villes ne pouvaient que s'épanouir. Cependant, alors que les échanges de l'Empire romain étaient dominés par les axes maritimes, la force des Empires arabes reposait sur les voies terrestres. Peuple du désert, les Arabes avaient acquis une grande maîtrise des transports par le système des Caravanes. Il fallait environ 50 jours pour traverser le Sahara du fond au sud, et des routes sillonnaient tous les grands déserts de la région. C'est d'ailleurs sans succès que les Byzantins tentèrent d'ouvrir des routes vers l'est : pour commercer avec l'Orient, ils durent utiliser les routes du nord, par la mer d'Aral et l'Asie centrale. En ce sens, on peut dire que les Arabes ont contribué à la dé-littoralisation de l'économie et du peuplement méditerranéen.

[^] La colonisation : européenne un retour aux grands ports

Il faut attendre la colonisation européenne, et même essentiellement sa phase commerciale et industrielle du XIX^e siècle, pour voir réapparaître le rôle des grands ports méditerranéens ; c'est en effet par la mer que se maintient le contact avec la métropole : la France favorise l'essor de Beyrouth, Alger, Tunis, Oran, Bône (Annaba), Philippeville (Skikda), Sfax ; l'Angleterre celui de La Valette (Malte) et des villes de

Chypre ; l'Italie, celui de Tripoli et Benghazi ; l'Espagne celui des villes du Nord du Maroc. Il n'y a pour tant pas étalement de la littoralisation, mais plutôt mise en place d'une structure " en peigne : le développement de quelques points d'ancrage permettent d'accéder à l'intérieur des pays et d'en exploiter les ressources. Les routes et les chemins de fer rayonnent à partir des ports vers l'intérieur. Ils ne suivent pas la côte, mais lui sont plutôt perpendiculaires.

Cette phase ne favorise pas la littoralisation au sens d'une occupation continue du littoral, mais elle met en place où renforce la polarisation des systèmes urbains tout en déportant vers la mer les centres de décisions vitaux des territoires (Casablanca- Rabat, Alger, Tunis, Tripoli, Benghazi, Beyrouth ...)

^ Une succession de cycles

D'un point de vue historique long, l'urbanisation des littoraux méditerranéens apparaît donc cyclique, et en tout cas non linéaire. Selon les types d'économie et de société, et selon les époques, l'urbanisation revêt des formes très différentes :

4 lorsque les échanges se font par cabotage, on assiste à un essaimage de petites villes, et donc à un processus de littoralisation;

^ lorsque les voies maritimes déclinent au profit des transports terrestres, les ports. Périclitent et l'urbanisation délaisse le littoral ;

^, enfin, en période de colonisation, c'est-à-dire lorsque le but du système économique est d'exploiter les ressources de l'intérieur pour le compte d'une puissance extérieure, l'urbanisation se concentre sur quelques villes précises qui deviennent très puissantes, mais il n'y a pas étalement de la littoralisation.

Ces remarques rappellent surtout que le développement des économies méditerranéennes n'est pas indissolublement lié à un processus de littoralisation. On peut par exemple retenir que de nombreuses civilisations se sont épanouies en respectant un certain équilibre entre littoral et arrière-pays.

^ Le fait socio-économique

L'occupation des littoraux est un phénomène global caractérisé par de fortes disparités régionales³⁶. Les différents facteurs et cycles d'occupation des littoraux³⁷ sont :

- Les littoraux vides ou très peu peuplés qui se caractérisent par l'absence de villes, une extrême dispersion de la population, quelques stations scientifiques éventuellement.
- Les littoraux faiblement occupés où la densité humaine n'excède pas 20 hab. /km². Une

place importante est réservée aux gros villages, aux bourgs et aux activités touristiques légères.

- Les littoraux moyennement peuplés, entre 20 et 100 habitants au km². Ils concernent la majorité des cas. L'armature urbaine est souvent complète, commandée par des villes moyennes, parfois importantes, concentrant fonctions secondaires et tertiaires, ce qui leur donne un rayonnement régional, national voire international. Le tourisme se traduit par des aménagements bien visibles dans les paysages, parfois localement très lourds, il s'agit des complexes balnéaires des rivières européennes, des stations caraïbes, mexicaines et thaïlandaises.

- Les littoraux fortement peuplés où les densités sont largement supérieures à 100 hab./km². On peut les subdiviser en trois types :

1. Les grandes agglomérations isolées : mégapoles ou macro pôles, elles sont multimillionnaires et occupent souvent une position estuarienne.
2. Les plaines côtières à dominante rurale particulièrement développées en Asie dans lesquelles on trouve des densités record dépassant 500 hab./km². Il s'agit des plus anciennes civilisations rurales qui ont trouvé un équilibre dans des milieux fertilisés par les alluvions fluviomarines aujourd'hui très fragilisés.
3. Les mégapoles, au nombre de trois à l'échelle mondiale : Le Tokaïdo japonais, la Mégapolis nord-américaine, l'Européenne qui va de Londres à Milan et qui est due à son assise littorale.

Cette typologie conduit à s'interroger sur son approche systémique comme le relève Alain MIOSSEC dans l'ouvrage collectif déjà cité : " Le littoral ne peut être compris en dehors du système qu'il constitue ". 38

1.4.2. Le système littoral : un système spatial

Ce système s'organise en trois compartiments :

1. Le rivage (trait de côte) auquel on peut ajouter l'estran sur les littoraux affectés par un marnage perceptible.
2. L'espace rétro littoral est défini comme une bande continentale dont la nature, les activités et les paysages sont fortement et directement influencés par la présence de la mer.
3. L'espace pro littoral recouvre le secteur marin adjacent, utilisé, exploité et aménagé.

L'ensemble peut couvrir d'une centaine de mètres à plusieurs kms.

Ce système spatial est considéré comme l'intersection de deux périphéries qualifiées de " Finisterre " et " finis mer " dans lesquels intériorités et externalités interagissent et vont

permettre de comprendre les facteurs et les cycles d'occupation.

1.4.3. Modèles d'occupation du littoral

Cette modélisation fait intervenir deux types de facteurs :

1. Les facteurs endogènes premiers relèvent d'analyse à grande échelle : nature du contact - concavité privilégiée tels les criques, les rias, etc., importance de l'organisation hypsométrique, sur la présence d'un estran, de l'importance du marnage, le potentiel biologique (importance des espèces démersales et pélagiques) et agronomique (sols calcimorphes, loess, sols intra dunaires, alluvions fluviomarines, sols amendés naturellement par du sable, guano). On relèvera également la présence de matières minérales : sel, placers métalliques, pétrole, etc.
2. Les facteurs exogènes relèvent de l'avant ou de l'arrière-pays : pour ce qui est de l'avant-pays, on retiendra la présence de routes de navigation, des flux Climatologiques et courantologiques.

Concernant l'arrière-pays, on doit tenir compte du degré d'enclavement, des liaisons longitudinales **qui déterminent la profondeur de l'hinterland**, des facteurs sociodémographiques Le littoral a pu servir de zone refuge (Venise, les crofters fishermen d'Ecosse, ces petits paysans chassés de leurs terres et qui ont dû apprendre le métier de pêcheurs, etc.), les entreprises de conquêtes sur la mer et les grands aménagements portuaires relevant de décisions étatiques, les stratégies halieutiques et aquacoles émanant de décideurs continentaux.

1.4.4. Classification des types de littoraux :

On peut ainsi distinguer trois types de littoraux :

1. Les littoraux enclavés : à dynamisme faible et autocentré soumis uniquement aux facteurs endogènes : ils sont très rares et concernent essentiellement des communautés isolées des pays les plus pauvres : sur les côtes africaines, latino-américaines (au Chili par exemple), ect...

2. Les littoraux dominés, totalement dépendants des externalités :

➤ Ceux où les facteurs exogènes d'avant-pays l'emportent. :

C'est le modèle colonial ou néo-colonial : L'exploitation pétrolière en Alaska, les ports du Golfe de Guinée ..., etc.

➤ Ceux où les facteurs exogènes d'arrière-pays l'emportent :

- Le modèle des littoraux touristiques monofonctionnels : Le Grau-du-Roi et de façon plus générale toutes les stations balnéaires du Languedoc, El Kantaoui, (premier port jardin de la Méditerranée " édifié à parti de 1979) dont l'encadrement et le financement ont été largement assuré par l'Etat Tunisien, La Turquie a procédé plus récemment de la même façon pour les stations de la mer de Marmara et plus au sud vers le Dodécanèse en particulier la station de Belek, même cas pour la côte est de la Floride, celle du Mexique,... etc.

- Le modèle des littoraux constitués d'agricultures intensives : En dehors de ces stations touristiques, il convient aussi d'intégrer tous ces littoraux constitués d'agricultures intensives : Le littoral japonais, les Huertas espagnoles, dans la plaine d'Argolide en Grèce, la plaine de l'Oujda au Maroc ,... etc.

3- les littoraux dominants : qui combinent « les effets positifs des dynamiques endogènes et exogènes par la valorisation des potentialités des sites et des situations, l'ouverture sur l'avant-pays et l'arrière-pays, l'intégration contrôlée aux grands flux planétaires, la synergie entre la richesse des héritages maritimes et les stratégies pour le futur, ils apparaissent comme les pôles du système monde actuel »³⁹.

Ce qui amène à conclure pour ces trois littoraux que leur qualification d'interface s'en trouve être de fait totalement dépassée dans la mesure où ce sont elles qui initient les échanges. On retiendra enfin les aménagements de taille moyenne qui associent une Zone Industriale Portuaire et des périmètres d'agriculture intensive qui n'appartient pas aux grandes façades maritimes mondiales mais qui constituent toutefois des pôles importants dans le cadre de la " maritimisation de l'économie ".

1 « Tum freta difundi rapidisque tumescere ventis iussit et ambitae circumdare litora terrae. »

Alors il ordonna aux flots de se répandre et de s'enfler sous le souffle des vents et d'entourer d'une ceinture les rivages de la terre. Ovide, (Les Métamorphoses, I)

«Et quidem naturali iure communia sunt omnium haec: aer et aqua profluens et mare et per hoc litora maris. » Et par droit naturel sont le bien commun de tous : l'air, l'eau s'écoulant, la mer et, pour cela, les rivages de la mer. Dans les Institutes de Justinien, livre II, titre I (De rerum divisione).

2 Dictionnaire de l'Académie française, huitième édition 1932-1935, p 2-128

3Dictionnaire Robert Hypergé 2004 - GDR Libergéo,

4 E. Bertrand, Mémoire sur la structure intérieure de la Terre, p. 31.

5 François Alphonse Au lard, Recueil des Actes du Comité de Salut public, t.1, p. 474

6Abbé Dominique-J. J.Th Biber, ;Nouveau dictionnaire complet à l'usage des Allemands et des Français, Cotta, Stuttgart, Tübingen

7 OTTMAN.F, Introduction à la géologie marine et littorale, Ed. Masson, Paris, 1965, p50

-
- 9 Daniel N Information géographique n ° 66, avril 1999, pp :65 -73
- 10 Séminaire de formation sur la gestion intégrée des zones côtières, METAP, Sidi Fredj, du 02 au 06 novembre 2002
- 11 Journal officiel de la République Française n° 86-2 du 3 janvier 1986 à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral
- 12 Perspectives sur le bassin méditerranéen, Plan d'Action pour la Méditerranée (Plan Bleu), phase 1, 1984 p77
- 13 COSAERT P. Littoraux et développement (La façade maritime de l'Asie Orientale). In B.DUMORTIER (sous la direction) Les littoraux maritimes, Ed, du temps ; 1988,p 33
- 14 P.N.U.E/P.A.M/P.A.P : Livre blanc : Gestion des zones côtières en Méditerranée, Split, P.A.P,2001,p,v
- 15 DAGORNE A. Le Système littoral Maralpin : Entre aménagement et ménagement de l'environnement, le codéveloppement soutenable – L'exemple de Nice et des Alpes Maritimes, France, 1998, p19
- 16 Op.Cit.p8
- 17 Op.Cit.p9
- 18 CMED (1987) Notre avenir à tous, Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, dit Rapport Brundtland. Montréal: Editions du Fleuve
- 19 LARID M Cours d'aménagement du littoral, Tome 1 I.S.M.A.L, 1992 p 154
- 20 SEDJAR A (sous la direction), Aménagement du territoire et développement durable ; Quelles intermédiations ? , Ed L'Harmattan /GRET, Paris, 1999, p22
- 21 CALDERARO N., Droit du littoral, Coll. L'actualité. Juridique, Ed. 1e Moniteur. Mise à jour le 15 février 1993, p. 514
- 22 Plan National d'Actions pour l'Environnement et le Développement Durable (PNAE-DD) Janvier 2002
- 23 HOLEC N. De La gouvernance des économies à celle des territoires, In Synthèse ... Réflexions sur la connaissance des territoires urbains, Ed. de la DGUHC, Paris. 1999. p. 20
- 24 Op.Cit, p21
- 25 Op.Cit, p20
- 26 Op.Cit.p,8
- 27 Des outils et des hommes pour une gestion intégrée des zones côtières, Guide méthodologique, Volume III, UNESCO, 2001. p8
- 28 Des outils et des hommes pour une gestion intégrée des zones côtières, Guide méthodologique, Volume III, UNESCO, 2001. p8
- 29 Op.Cit.p,8
- 30 Op.Cit.p,8
- 31 Op.Cit.p,8
- 32 DAGORNE A. Le Système littoral Maralpin : Entre aménagement et ménagement de l'environnement, le co développement soutenable –L'exemple de Nice et des Alpes Maritimes, France, 1998, p17
- 33 Op. Cit.,p 17
- 34 Op. Cit., p.17.
- 35 Loi n°03-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, article 4 alinéa 7.
- 36 MIOSSEC et al Géographie humaine des littoraux maritimes,1998
- 37 Op. Cit. .
- 38 Op. Cit. .
- 39 P. CORLAY Géographie humaine des littoraux maritimes,1998

CHAPITRE 2

L'EMERGENCE DE LA QUESTION DE PROTECTION ET MISE EN VALEUR DE L'ESPACE DU LITTORAL ALGERIEN

2.1 Identification des thématiques de recomposition et /ou reconquête des villes côtières :

La plupart des villes - ports, maritimes ont été ou sont confrontées à la délocalisation de leurs installations et activités portuaires en faveur de sites suburbains plus performants. Si les ports ont toujours été mobiles à l'intérieur des villes, se déplaçant au fur et à mesure des nouveaux besoins, les emprises délaissées par les ports modernes représentent des surfaces généralement très importantes. La reconquête de ces territoires constitue un enjeu urbain et économique de taille ; elle doit permettre de lutter contre la désertification et la dégradation du coeur des villes par la création de nouvelles fonctions urbaines. Les quartiers anciens des villes portuaires peuvent être considérés de deux points de vue différents : d'une part dans le cadre des études géographiques portant sur le patrimoine des centres urbains anciens, d'autre part dans la lignée des travaux sur les réhabilitations des waterfronts¹ et leurs répercussions sur le tissu urbain adjacent.

2. 1.1 Un double mouvement: la patrimonialisation des quartiers historiques et la réhabilitation des waterfronts:

L'un des objectifs des opérations de waterfront est la reconquête par la ville de son port pour redynamiser les quartiers anciens contigus. On pourrait là appliquer le titre choisi par Claude Chaline² « ces ports qui créèrent des villes », il s'agit de voir ce que les transformations actuelles des centres historiques doivent au port, ou quels sont les blocages éventuels liés aux spécificités portuaires. Souvent les opérations de réhabilitation des waterfronts sont présentées comme faisant partie d'un projet urbain plus vaste, concernant également les espaces urbains anciens, avec des effets d'entraînement et la création d'un contexte propice à susciter des investissements. Le présupposé est alors que la proximité portuaire a un effet sur l'évolution des espaces urbains anciens. Au final, la ville- port est-elle une catégorie scientifique particulière³ ? Notamment pour comprendre l'évolution des espaces anciens de ces ports. Les évolutions sont-elles différentes des villes historiques de l'intérieur ? Cette spécificité portuaire est souvent revendiquée, notamment pour la

construction d'une identité urbaine portuaire. Les chercheurs tentent de définir ces caractères éventuels de la ville portuaire la distinguant des autres villes.

a) Relations ville / port

Un modèle d'évolution des relations ville / port est fréquemment présenté. On serait passé d'une relation organique dans les premiers temps de la formation de la ville portuaire à une progressive distanciation entre la ville et le port. On parle des «phases» ou «séquences»⁴ des relations ville/ port, corrélées avec les stades d'évolution technologique.

Avant le XIXème siècle, la ville et le port sont fortement imbriqués l'un dans l'autre, on peut parler de « relation organique ». Avec la Révolution Industrielle, il y a toujours lien fort entre les deux (relation économique et sociale) mais séparation fonctionnelle et paysagère. Les voies de chemin de fer tracent une frontière nette entre la ville et le port. Les entrepôts sont autant d'obstacles supplémentaires. Par la suite les mutations technologiques (développement de la conteneurisation, augmentation de la dimension des navires) rendent obsolètes les installations les plus proches de la ville, avec des bassins et des aires de stockage aux dimensions trop réduites, d'où la nécessité d'un déplacement des installations portuaires. Ces transformations entraînent un déphasage, un découplage du port et de la ville. Elles entraînent également des modifications socioéconomiques : Rachel Rodrigues⁵ parle de la dissociation entre les gens de la mer et les gens du port, c'est-à-dire entre les équipages et les dockers. Parallèlement les villes contrôlent de moins en moins le port : une autorité autonome le gère, parfois au niveau étatique. Thierry Baudoin⁶ décrit ainsi pour la France cette « mono fonctionnalité spatiale », entre un port dirigé par l'autorité portuaire et la ville gérée par la municipalité, sans qu'il y ait nécessairement dialogue entre les deux parties. De plus, les grandes entreprises implantées sur le port obéissent à des stratégies à des échelles plus petites (nationales ou internationales). Certes le port reste très important pour l'activité économique et le niveau d'emploi (avec ses effets induits également) mais les orientations économiques ne sont pas définies par les sociétés locales. Enfin, le dernier stade se traduit par un réinvestissement des espaces portuaires centraux délaissés ou sous-utilisés, à l'état de friches : il s'agit du processus de réhabilitation du port ancien et de l'adaptation à des usages urbains. Cette présentation est très schématique. Claude Chaline⁷ précise ainsi qu'il n'y a pas de déterminisme technologique et que d'autres causes jouent, entraînant des évolutions différentes.

Le tableau qui suit reprend succinctement les différentes phases ayant conduit à la séparation progressive de la ville et du port, et indique les progrès technologiques réalisés durant les deux siècles d'industrialisation et leurs effets sur la dynamique de la ville-port.

Phasage	Relation ville/port	Déterminants technologiques
Phase I Pré industrielle	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	navigation à voile navires en bois
Phase II Industrielle XIX ^{ème} et début	Ville et port sont juxtaposés Très forte spécialisation de l'espace portuaire Coupure totale entre ville et eau	navire en métal combustible: charbon machine à vapeur
Phase III Post industrielle A (années 1970 -1980)	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires Désurbanisation, formation de friches,	gigantisme des navires combustible pétrolier transport routier
Phase IV Post industrielle B (années 1990 -2000)	Esquisses de ré urbanisation mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts	Economie de l'information et de la communication

Figure.2.1.1 : Tableau des grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des waterfronts et du couple ville/port

Source : reproduit selon Chaline, 1994, p. 34

b) Enjeux et diversité de la réhabilitation des waterfronts

L'enjeu principal est la reconstitution d'une centralité. La réhabilitation des waterfronts a commencé aux Etats -Unis dans les années soixante. Elle fait suite à deux mouvements a priori distincts : d'une part la crise des centres aux Etats-Unis, avec les Central District Business qui se vident de leurs habitants et plus globalement les centres villes qui connaissent un processus de paupérisation, suite à la migration des classes moyennes et aisées en banlieue ;cet étalement urbain pose le problème de la centralité urbaine et d'autre part la constitution de friches portuaires, sur les aires les plus anciennes et proches des anciens centres, inadaptées aux mutations des transports maritimes. La réhabilitation des friches portuaires a été perçue comme un moyen de renouer avec la centralité : en effet, les premières opérations à Baltimore et Boston ont abouti à la construction des Festival Market Place, par James W. Rouse. Ces centres commerciaux visent à attirer les populations des banlieues. Comme le souligne L. Vermeersch⁸, il ne s'agit pas

d'équipements destinés aux populations pauvres des centres : le but est bien de reconstruire la centralité par la marge portuaire, pour amorcer une requalification plus générale du centre ville. Mais dans de nombreux cas, au lieu d'entraîner la transformation des centres villes, le front portuaire devient ce que Vermeersch appelle un « ghetto doré », enclave touristique et récréative alors que les centres villes ne connaissent pas d'inversion de tendance. Comme la patrimonialisation, ces phénomènes se développent rapidement. Rachel Rodrigues décrit le processus de diffusion des politiques de réhabilitation des waterfronts : à partir des Etats-Unis les politiques de réhabilitation ont gagné le Canada, puis Londres et Glasgow avant d'être adaptées en Europe continentale ⁹. Aujourd'hui ce processus touche tous les continents : Buenos Aires, Sidney, Hong Kong ont mis en place des politiques de réhabilitation des waterfronts. Elle parle de « mondialisation du phénomène ». Mais avec cette mondialisation, il y a eu également une diversification des approches concernant les modalités des transformations et le rôle des pouvoirs publics, les types d'usages des fronts d'eau.

Ainsi au Canada on oppose souvent Montréal à Toronto. Toronto adopte le modèle étasunien, avec la rousification du front d'eau, c'est-à-dire construction d'un Mall. A Montréal en revanche un groupe de citoyens s'est fortement opposé à ce type d'évolution, réclamant une prise en compte du patrimoine portuaire, un aménagement prioritaire des espaces publics et une limitation des densités de construction.

Les réhabilitations des waerfronts ne conduisent pas aux mêmes résultats. Les friches portuaires des Docklands de Londres ¹⁰ (au total plus de 2000 hectares le long de la Tamise à proximité de la City) ont été transformées en bureaux, équipements de loisirs et habitations pour classes aisées, prolongeant vers l'est et l'Isle of Dogs la centralité de la City. Mais à Amsterdam ou Anvers ce sont des logements sociaux qui ont été construits dans les années 1980.

De nombreuses villes françaises ont choisi d'autres évolutions : Dunkerque avec le projet Neptune, Nantes et sa volonté de renouer avec l'insularité de ses espaces centraux, Marseille et le projet d'une nouvelle centralité tertiaire (Euromed). Il n'y a donc pas une seule voie d'évolution des waterfronts, ce qui permet d'élaborer des comparaisons. Claude Chaline comme Vermeersch proposent des critères permettant de comprendre les évolutions différentes :

- Les caractéristiques spatiales et paysagères des friches : étendue, importance patrimoniale des équipements industriels, configuration des plans d'eau
- Les relations à la ville : topographie (comme le rappelle Vermeersch le port dans une ville comme San Francisco - ou Valparaiso et Gênes - est plus visible en raison de la topographie générale), position par rapport au centre ville, degré de connexion à la ville
- Les acteurs finançant ou réalisant la réhabilitation : on a ainsi une grande différence entre Barcelone, où l'autorité portuaire conduit le projet, et Boston, où ce sont les pouvoirs publics locaux avec des financements fédéraux
- Le degré d'implication de groupes d'habitants ou d'associations qui peuvent avoir une forte influence comme à Montréal ou à Québec
- Le contexte culturel que rappelle mais cette notion reste à préciser
- Les usages et destinations des waterfronts : privés / publics/ résidentiels / touristiques /récréatifs / ludiques / mixtes, que l'on peut également classer en fonction de leur rapport à la "maritime"

On peut relever en outre deux oppositions fondamentales. Pour Claude Chaline il s'agit de deux partis pris différents : créer un morceau de ville banal ou profiter des atouts du site et de localisation par rapport au centre pour réaliser une opération urbaine d'envergure.

Vermeersch oppose les opérations à vocation urbaine, où le front d'eau est réhabilité à partir de la ville et l'élément aquatique n'agit que comme cadre et plus-value, à des opérations menées avec des finalités plus maritimes, pour des usages liés à la présence de l'eau (port de plaisance, mise en valeur du patrimoine portuaire et industriel, promenades, pêche). Pour lui cela révèle un passage à un urbanisme du signifiant également, où l'élément maritime est réinterprété. A partir de cette « remaritimisation » (qui peut être « atmosphérique » ou « fonctionnelle ») des opérations de waterfront on retrouve cette volonté de marquer la spécificité de la ville portuaire.



Figure.2.1.a : Patrimoine méditerranéen
Lisbonne Façade maritime du 17^{em} siècle
Source: www.cityguide-us.com/.../new-york/frontpic.jpg



Figure 2.1. b. New York:
Restructuration des zones industrielles
dans des zones publiques
Source: www.cityguide-us.com/.../new-york/frontpic.jpg



Figure 2. 1.c : Vue générale de Tanger
Source : www.medinaportal.net



Figure 2.1.d : Dubai Waterfront.
Avançant sur les eaux
du Golfe. Ensemble d'îles en forme de croissant
Devenant le plus grand front de mer au monde,
Source Images © 2005 Dubai Waterfront Co



Figure 2. 1.e : Sydney: Revalorisation par des
monuments architecturaux
Source Robert Strem, 2002



Figure 2.1.f : Vue sur le Waterfront de Marseille,
Source Images © 2005 Marseille i Waterfront

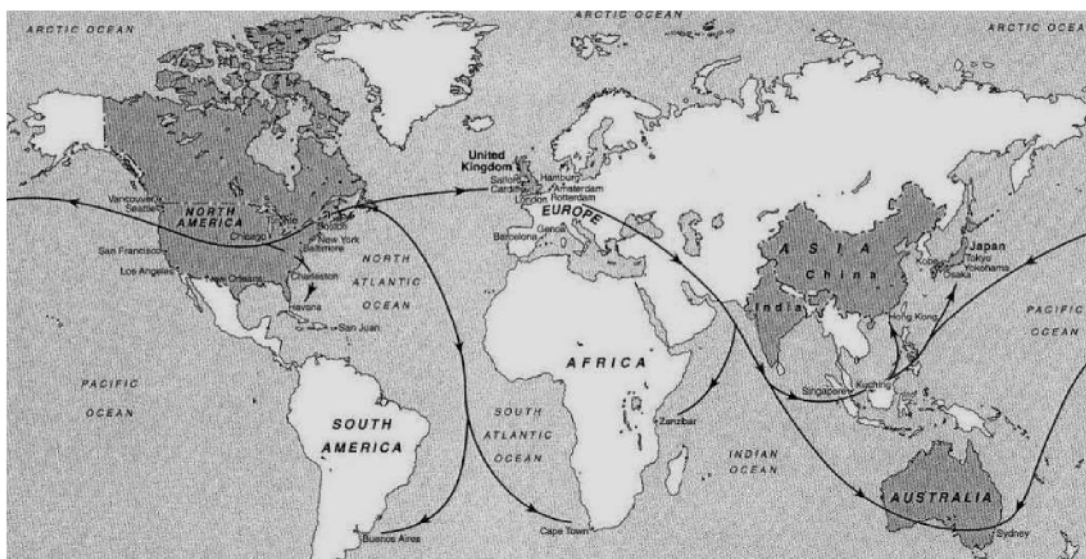


Figure 2.1.g : Diffusion globale de la revitalisation du waterfront avec quelques exemples

Source : Hoyle, 2000, *Change on the Port-City waterfront*, cartographie de Bob Smith, Département de Géographie, Université de Southampton

Conclusion

Après plus de deux décennies de la pratique de la reconversion des espaces urbano - portuaires en Europe, il est aujourd'hui possible d'affirmer une expérience urbanistique confirmée en matière de waterfront. Faute d'évaluation objective et systématique, il est plus délicat d'affirmer le succès de ces opérations sur le plan économique et social, et notamment, sur leur capacité à créer des emplois accessibles aux populations touchées par le dimensionnement des activités portuaires et industrielles:

- s'agit-il de miser sur les seuls emplois faiblement qualifiés induits par les fonctions tertiaires, culturelles et touristiques hauts de gamme?

- d'autre part, comment concilier ces fonctions supérieures à vocation internationale avec les activités économiques développées par les entrepreneurs migrants (Marseille, Gênes, Alicante, etc.) établis dans les quartiers voués à la transformation et avec lesquels il convient de compter ? Il est certain que les relations ville port ne sauraient se résumer à la portion congrue d'un port urbain dans le centre des villes.

Elles concernent aussi les secteurs plus anonymes dans la périphérie des villes où les développements actuels de la fonction portuaire moderne (terminal conteneurs, terminal méthanier, plate - formes logistiques, etc.) n'engagent pas les mêmes démarches et ne répondent pas aux mêmes enjeux.

Ainsi, il n'est plus possible aujourd'hui de penser l'urbanisme de la ville port seulement en termes de reconversion du waterfront. Le front d'eau doit être articulé au reste de la ville et les projets de reconversion sont insérés dans des stratégies plus englobantes de

requalification de la ville dans son entier. Il y a maintenant deux domaines de réflexion liés sur lesquels doivent se pencher les acteurs des villes- ports, comme le constate Giuliano Gallanti à Gênes : la transformation du waterfront d'une part, et le renforcement du port dans la ville dans une optique de développement durable, d'autre part. Ce sont ces deux domaines que le concept d'interface ville-port permet de mettre en évidence : les villes doivent aussi bien prendre en compte le re-développement des espaces délaissés que la requalification de la zone de liaison entre activités urbaines et activités portuaires.

2-2- Identification du littoral Algérien

Le littoral algérien fait partie du Bassin Méditerranéen, un des 34 hot spots de la biodiversité mondiale. Cette région, soumise à l'influence de l'homme depuis des millénaires, se caractérise par un grand nombre d'espèces, mais surtout par un taux d'endémisme important. Considéré comme l'espace clé de l'aménagement de la totalité du territoire national, le lieu d'existence d'excellentes potentialités de développement, le littoral résume la problématique de l'environnement, de l'aménagement du territoire du pays et du développement (95% du commerce extérieur) compte tenu :

- des pressions démographiques sans cesse croissantes qui s'exercent sur des ressources naturelles comptées et fragilisées,
- des disparités flagrantes sur le plan du développement socio-économique qui caractérisent certaines zones et qu'il faudrait impérativement corriger tout en veillant au maintien des équilibres fondamentaux du milieu,
- du niveau de pollution qui ne cesse de prendre de l'ampleur,
- et de sa position géographique particulière, qui en fait un espace suffisamment étendu et varié mais aussi, le lieu de compétitions entre les usagers (industrie, commerce, urbanisation, tourisme. etc.)

L'occupation et le traitement anarchiques dont il est le théâtre, le rendent pourvoyeur des plus grandes menaces sur l'équilibre et la durabilité de l'écosystème côtier, terrestre et marin. Aujourd'hui, les milieux côtiers sont soumis à une pression touristique en constante augmentation (234 millions de visiteurs prévus en 2003). Ce sont les milieux littoraux qui payent le plus lourd tribut à cette situation, qui engendre une pollution des eaux côtières et la destruction physique du littoral.

2.2.1 Identification de l'espace

Le littoral Algérien s'étend sur une longueur de 1200 km, la superficie de la bande littorale est de 9 824 km², elle ne représente que 0,4% de la superficie totale du pays. La population totale de cet espace était estimée en 1987 à 4 681 706 hab., soit 20% de la population totale du pays. Ce qui nous donne une densité de près de 500 hab. /km² pour la même date. 43 % de la population algérienne vit sur une bande de 50 Km de profondeur. La densité de population au niveau de la région littorale est de 281 Hab. /km² contre 12 Hab. /km² au niveau national auxquels il faudra ajouter des millions de touristes par an avec tous les problèmes qui en résultent (pollution, gestion des déchets et des eaux usées, urbanisation, consommation d'eau ...).

Cet espace littoral couvre 159 communes maritimes, incluant l'ensemble des territoires des grandes villes côtières (Alger, Oran, Annaba), soit trois des quatre grandes métropoles que compte le pays avec un potentiel agricole de la bande littorale qui se résume comme suit :

- SAU (surface agricole utile) 32 458 ha.
- Forêts et Maquis 292 660 ha.
- Prairie et Parcs 135 548 ha.

Le taux d'urbanisation a atteint 54,92% dépassant la moyenne nationale soit 49,65%. En 1987 le parc logement était estimé à 1 301 413 logements. Soit 44% du parc logement national. La population occupée était de 995 015 personnes représentant un taux d'occupation de l'ordre de 73,3% pour une moyenne nationale de 78,1%.

Les infrastructures touristiques pour l'ensemble de la zone littorale offrent une capacité d'hébergement de 36 330 lits dont 15 306 lits concentrés dans la seule wilaya de Tipasa (environs immédiats d'Alger). On recense tout le long de la côte algérienne:

- 11 ports de commerce.
- 02 ports spécialisés pour les hydrocarbures.
- 02 ports de plaisance.
- 03 ports militaires.
- 10 ports de pêche.
- 13 abris de pêche.
- 30 zones réservées à la pêche.

2.2.2. Evolution et morphologie du littoral algérois :

La morphologie d'un littoral¹¹ est souvent liée à des phénomènes structuraux, lithologiques et climatiques (vents et processus hydrodynamiques). Des modifications peuvent donc survenir cause de l'action marine souvent combinée à l'intervention de l'homme et des processus subaériens.

Avec un linéaire côtier d'environ 84 km, le littoral algérois présente une morphologie diversifiée caractérisée par des dunes littorales, des zones où le littoral est matérialisé par des pointements rocheux, des zones présentant des falaises abruptes, découpées dans des roches de duretés inégales, ainsi que des petites baies au fond desquelles il y a des plages de sables, avec des nuances de couleurs variant du gris au doré. Ces plages sont souvent alimentées par un cours d'eau. La morphologie et l'évolution du littoral sont régies principalement par trois facteurs¹² :

La tectonique qui dont l'un des résultats est l'érection de massifs littoraux, qui se dressent comme de véritables barrières, par endroit, influençant les conditions climatiques locales.

1. La lithologie détermine, en fonction de la nature de la roche en place, des saillies de forme plus ou moins abrupte, des découpages côtiers de faible commandement, ou des zones alimentées par l'érosion et l'effritement des formations locales. Elle joue un rôle dans le façonnement des roches. En effet, des roches dures mettent en saillie des formes abruptes quand la pente est forte. Les roches tendres, quant à elles, favorisent le développement des zones sableuses après altération et érosion de ces roches.

2. Les processus marins, dont le plus influent est l'hydrodynamique, qui accélère l'érosion dans les zones de forte concentration d'énergie marine et favorise l'accumulation dans les sites moins agités, il contribue au façonnement d'une cote. Les zones qui sont soumises à un fort hydrodynamisme développent un linéaire côtier rocheux: Par contre, une zone soumise à un faible hydrodynamisme est caractérisée par la présence de sables ou de gravillons.

3. La combinaison de ces divers facteurs morphogénétiques (tectonique, lithologie, hydrodynamique) a engendré les principales formes et formations actuelles. La morphodiversité des côtes algériennes rappelle la richesse des formes et des formations côtières qui caractérisent les milieux littoraux.

Les 1200 kilomètres de côtes sont en grande partie constitués par des reliefs rocheux, de plus où moins forte dénivellation par rapport au niveau marin. Ils présentent sur le terrain deux types de formations, à savoir¹³ :

- Les falaises marines : tout naturellement, ces formes et formations sont le prolongement d'un arrière-pays à relief accidenté. Elles occupent la majeure partie du linéaire côtier algérien. Leurs dimensions sont liées directement au processus lithologique et tectonique. Dans la région Ouest, elles se localisent essentiellement entre Ghazaouet et le Cap Falcon (côtes oranaises), avec parfois une forte dénivellation pouvant atteindre des pics de plus de 250 mètres, comme à l'Est, de Béni-Saf. Ces types de côtes se retrouvent aussi dans les régions de Ténès et de Tipasa, où 50 à 60 % du linéaire est taillé dans des roches gréseuses ou métamorphiques du tertiaire. Du promontoire du Mont Chenoua, jusqu'à la partie orientale de la baie de Skikda, environ 60 % du littoral a développé un secteur de falaises formées dans les grès tyrrhéniens (Bou- Ismail), le socle primaire (Cap Matifou), ou dans les roches gréseuses du tertiaire, du quaternaire, ou métamorphiques du primaire (Djinet, Dellys, Tigzirt, Skikda.....).

- Les côtes rocheuses découpées : elles concernent les zones où le contact continent- mer s'effectue par un système rocheux, parfois déchiqueté, avec une dénivellation très modeste. Elles sont plus fréquentes à l'Ouest qu'à l'Est. Elles s'observent surtout dans la partie orientale de la côte oranaise. Entre Tipasa et Ain Taya, elles sont souvent présentes. Elles s'estompent par contre, au profit des falaises marines vers l'Est de la côte algérienne.

La marge continentale algérienne : elle est variable tant par sa dimension que par ses formes. A l'Ouest, le plateau continental est relativement étendu (90 km au large de Ghazaouet), avec des pentes douces. Dans la région centrale, sa dimension passe d'une cinquantaine de km au large de Bou-Ismaïl à une dizaine de km à peine au large de la Kabylie. Vers l'Est, on assiste à nouveau à une augmentation de la largeur de la plateforme (48 km dans le golfe d'Annaba). Globalement, les caractéristiques fondamentales de la marge algérienne sont déterminées par:

- La diversité des fonds (vallées sous-marines, dunes hydrauliques, canyons sous-marins ,.....)
- Les fortes ruptures de pentes aux confins du pré continent (la proximité du rivage de l'isobathe de 2000 m est un trait remarquable).

- L'étroitesse du plateau continental. Les secteurs caractérisés par une relative importance de la plateforme continentale sont les golfes d'Annaba et Skikda, les baies de Jijel, de Bejaia et de Bou-Ismaïl, ainsi que les golfes d'Arzew et de Ghazaouet.

2-2-3-Des cotes de sable sous forme de plages et dune

Les plages peuvent avoir deux origines :

1. Les sédiments proviennent du continent (d'origine tellurique), ce qui revient à dire qu'ils sont acheminés par des cours d'eau.
2. Les sédiments sont autochtones et donc proviennent de l'altération des roches in situ. Au niveau du littoral algérois, les plages occupent environ 70% du linéaire côtier, avec des dimensions très variables. Quant aux dunes, certains auteurs les considèrent comme étant des formations continentales bien qu'elles dérivent des plages¹⁴. Ce sont des accumulations de sable d'origine marine dues à fraction éolienne mais aussi à la présence d'un cours d'eau¹⁵.

Elles se présentent sous forme de cordons de sable, plus ou moins parallèles entre eux et allonges dans le sens du trait de cote. Ils sont toujours perpendiculaires à la direction du vent dominant. La plage possède une partie immergée et une partie émergée qui se termine le plus souvent par une crête. Sur la partie émergée naissent les dunes.

L'aptitude du vent a séché les particules de sable humide, l'absence de végétation favorise leur développement. Quand la végétation existe sur une dune, elle tend à la fixer.

Les paysages dunaires sont souvent présents près des embouchures des cours d'eau. Effectivement, des cordons littoraux caractérisent la côte algéroise. Pour la baie d'Alger, le premier cordon littoral se développe entre la rive droite d'oued El- Harrach et le secteur du Lido, le deuxième entre la limite Est de Bordj El- Kiffan jusqu'à l'embouchure d'oued hamiz. Les dunes existent également aux extrémités Est et Ouest de littoral algérois. Le premier à l'aval du marais de Reghafa, entre la plage de Kadous et Reghaia-plage, le deuxième entre la plage Sable d'Or et l'embouchure d'oued Mazafran.

Actuellement, ces dunes subissent des dégradations considérables préjudiciables à leur équilibre, en raison des extractions exagérées et illégales de sable marin ainsi que les constructions qui se sont effectuées sur ces écosystèmes fragiles (le village des artistes à Zeralda, par exemple).

2-2-4. La démographie et l'urbanisation du littoral algérien

Pour les prospectivistes, l'Algérie fait partie du groupe de pays de la rive sud de la méditerranée pour lesquels le taux d'accroissement naturel devrait tomber au-dessous de 1,5 % après la première décennie 2000. Mais cette transition démographique, toute proche, ne doit pas occulter la persistance du déséquilibre, dans la répartition de la population, entre une région littorale densément peuplée et le reste du territoire national. Jusqu'à l'horizon 2020, les projections effectuées font ressortir le maintien de cette tendance de contraste démographique.

Sur un rayon d'une quarantaine de kilomètres environ, en profondeur du territoire à partir du trait de côte, la bande littorale représentant à peine 1,8 % du territoire national regroupe en 1998, 12.608.444 habitants, soit 43,32 % de la population totale de l'Algérie.

La densité de population littorale est très forte par rapport à la densité nationale moyenne. En 1998 cette dernière est de 12,2 hab. /km², contre 280,9 hab. /km² pour la région littorale. L'accroissement de ce peuplement est aussi fort disproportionné. Le recensement de 1998 indique 7,2 résidents en plus par km² au niveau de tout le pays par rapport à l'année 1966, alors que pour le littoral, ce taux est de 160,3. Enfin, il convient de remarquer qu'en 1998 près de 5,6 millions d'Algériens vivent sur la zone bordière de la mer qui représente à peine 0,37 % du territoire national. De plus, cette population résidente est démultipliée par les mouvements saisonniers, à partir des régions intérieures, plus particulièrement pendant la période estivale, où la plupart des régions balnéaires démultiplient le nombre de leurs résidents. La répartition spatiale de la population, entre la bande littorale et les régions intérieures, affiche l'évolution et les tendances suivantes ¹⁶ :

	Pop littorale (PI)	Pop Nationale (Pn)	Pop Frange côtière	PI/Pn (en %)
1966	5 364 494	12 022 000		44.6
1977	7 943 400	16 948 000	3 806 580	76.9
1987	10 281 473	23 038 942	4 681 706	44.7
1998	12 608 444	29 100 867	5 599 707	43.32
2005	14 848 000	34 729 000		42.8
2010	16 025 000	37 903 000		42.3

Figure.2.2.4.a : Répartition spatiale de la population

Source: « Secrétariat Du Fonds Français Pour L'environnement Mondial »,
Rapport de présentation Appui au développement du commissariat National du littoral algérien, juillet 2005

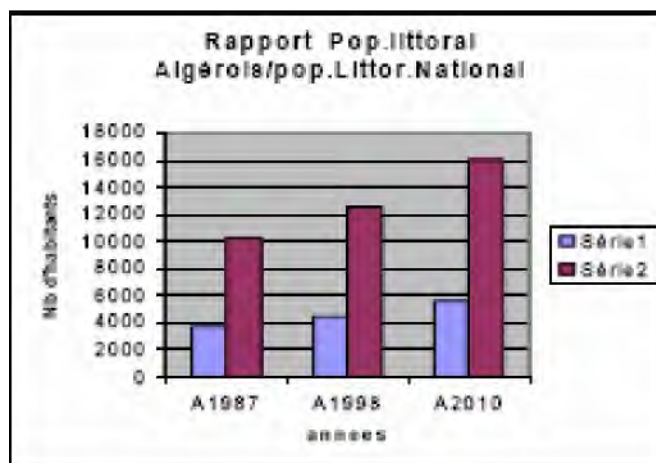


Figure.2.2.4.b : Répartition spatiale de la population

Source: « Secrétariat Du Fonds Français Pour L'environnement Mondial »,
Rapport de présentation Appui au développement du commissariat National du littoral algérien, juillet 2005

Sur un autre plan, la littoralisation du peuplement indique que les tendances à la concentration persistent. Cette situation produit et accentue la pression sur le milieu et ses ressources, autour des grands centres industriels et urbains, où s'affirment de nouveaux besoins sociaux (habitats, services,...) de plus en plus difficiles à prendre en charge.

Même si des raisons à la fois historiques (invasions, colonisation) et naturelles (ressources et climat) sont à l'origine de ces déséquilibres spatio- démographiques, il est maintenant bien admis que la politique de développement de la période Post indépendance a aggravé ce phénomène. L'option industrielle (pôles de croissance et industries lourdes) et l'attraction des villes côtières, ont généré des flux migratoires importants, vers les régions Nord, où ils se concentrent, au détriment des hautes plaines du Sud du pays. Beaucoup d'indices, suscités par l'ouverture et le libéralisme qui s'annoncent, font craindre la persistance sinon l'aggravation de ce contraste.

Durant ces dernières décennies, l'orientation du plus gros de l'effort national de développement, vers les villes portuaires, plus particulièrement celles dotées de meilleures infrastructures, héritées de la période coloniale, a entretenu un phénomène d'urbanisation intensive, à l'origine de la formation d'aires métropolitaines à forte concentration de population littorale, dont l'axe Blida – Alger est une bonne illustration.

2-2-5. Les activités humaines dans le littoral algérien socio économique

Pour l'ensemble des activités, tous secteurs confondus (primaires, secondaires et tertiaires) les résultats publiés par l'ONS en 2002 dénotent une nette concentration des entreprises

(employant plus de 6 salariés) dans la région littorale, en particulier dans sa frange côtière. Sur 83.102 unités au niveau du territoire national, 51.691 sont implantées sur le littoral. L'aire métropolitaine algéroise (Blida, Tipasa, Alger, Boumerdès) concentre, à elle seule, 37,5 % des entreprises algériennes¹⁷.

- L'industrie

La plus grande part de l'activité de transformation industrielle nationale se trouve localisée dans la région littorale. C'est plus particulièrement la bande côtière qui a attiré le plus gros des investissements industriels. Les conditions d'économie externes (eau, énergie, infrastructures) et les avantages recherchés pour l'installation des unités privilégiant, fatalement, les sites de faible pente et donc le plus souvent de bonne qualité agricole, sont autant de facteurs explicatifs de la polarisation industrielle sur la frange littorale nationale.

Les branches industrielles les plus investies concernent la sidérurgie - métallurgie, la chimie, la pétrochimie, les matériaux de construction et dans une moindre proportion les industries mécaniques électriques et l'électroniques, ainsi que les produits miniers et les industries agroalimentaires.

- La pêche

En dépit de l'existence de fonds exploitables relativement importants et des conditions naturelles, dans beaucoup de cas, favorables au développement de l'aquaculture côtière, les potentialités halieutiques et aquacoles sont mal exploitées. En Algérie, à l'instar de l'agriculture, il se trouve que ce secteur a été délaissé et n'a pas bénéficié des priorités qui, par vocation, lui reviennent pour jouer son rôle dans l'aménagement et le développement durable de l'espace littoral. Au vu des prix pratiqués, loin d'être à la portée de tous, les captures de pêche ne couvrent toujours pas la demande exprimée. Les 27 ports de pêche, dont plus de 1/3 sont localisés dans la région littorale Centre (Tipasa, Bou-Haroun, Alger, Dellys), accueillent une flotte qui passe de 1548 unités en 1990 à environ 2500 en 2003. Cette dernière se compose principalement de chalutiers (13,5 %), de sardiniers (28,7 %) et de petits métiers (57,7 %).

- Le tourisme

Les atouts touristiques du littoral algérien sont importants. Le tourisme thermal possède des potentialités de développement, qui se traduisent par au moins une dizaine de stations susceptibles d'être valorisées. Sur le rivage, la thalassothérapie, existante déjà à Sidi Fredj, peut être appelée à se promouvoir. Le tourisme culturel peut aussi se dynamiser autour de

sites, monuments ou autres vestiges historiques, qui témoignent aussi de la richesse culturelle du patrimoine côtier. Le tourisme climatique est largement favorisé par l'existence d'espaces d'acclimatation (monts et massifs forestiers), où peuvent se greffer aussi d'autres activités de loisir.

2-2-6.Problème d'urbanisation du littoral Algérois :

L'un des problèmes majeurs auquel est confronté l'Algérie est lié à la concentration de la population et des activités au niveau de la bande littorale. Les conflits d'usages sur cette portion à la fois limitée et fragile du territoire national et de ses ressources sont les plus aigus, c'est ce que l'on désigne le plus communément par le phénomène de littoralisation. C'est un phénomène qui résulte de l'interaction de deux processus qui s'amplifient mutuellement :

1. Des processus liés à l'urbanisation du littoral en général, et à la métropolisation, particulièrement le cas d'Alger, Oran et Annaba. Il convient de mentionner que la côte algérienne est l'une des plus peuplées du bassin méditerranéen avec plus de cent soixante (160) agglomérations de différentes tailles qui y sont implantées.
2. Des processus liés au choix de localisation des investissements en matière de développement économique (industrie, tourisme, agriculture, etc.). Un choix qui privilégie les zones littorales, surtout les villes qui disposent d'infrastructures héritées de la colonisation. Ce qui a permis d'entretenir un phénomène d'urbanisation intensive à l'origine de la formation d'aires métropolitaines à forte concentration de population littorale. L'aire métropolitaine d'Alger en est une parfaite illustration.

2-2-7.Les agressions que subit l'espace du littoral

Différentes causes sont à l'origine de la dégradation du littoral (rejets liquides et solides, destruction des cordons dunaires, déforestation et urbanisation incontrôlée ...). S'agissant des rejets liquides, ils ont pour origine les activités urbaines et industrielles qui génèrent de grandes quantités de polluants chimiques et organiques lesquelles sont déversées directement en mer, le plus souvent sans aucune épuration ; s'ajoute à cette charge polluante celle véhiculée par les cours d'eaux qui charrient de l'intérieur du pays des charges polluantes considérables d'origine agricole, urbaine (une centaine de villes intérieures) et industrielle. Le cas de figure est d'ailleurs clairement établi à travers les indications contenues dans l'étude du " Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral ".

A cela nous ajoutons le fait que le littoral est aussi le réceptacle des rejets des navires pétroliers qui accostent les ports algériens ou ceux qui passent le long de nos côtes et y

effectuent des opérations de déballastage, il est aisé de mesurer l'ampleur des préjudices que subissent la population, les activités et les réserves halieutiques dans la mesure où de nombreuses zones côtières ont perdu leur vocation de zone de pontes et d'habitat naturel pour le poisson. En matière de rejets solides, il n'est pas rare de trouver en bordure de mer des décharges publiques anarchiques qu'elles soient sauvages ou " surveillées ". Ces décharges récupèrent toutes sortes de déchets solides, qu'ils soient domestiques, industriels ou sceptiques, engendrent des conséquences aussi désastreuses que celles provoquées par les rejets liquides. S'agissant de la destruction des cordons dunaires, l'irréversibilité de dégradations observées préfigurent de la perte d'un patrimoine à valeur économique et sociale inestimables et de l'hypothèque qui pèse sur le devenir des générations futures.

Il est à signaler que si les dispositifs juridiques et réglementaires continuent à être piétinés, cela entraînera fatalement une salinisation des nappes, une perte de fertilité (à travers la déforestation et l'érosion) des sols déjà lourdement mis à mal par ailleurs Ceci est aussi valable pour ce qui est de l'urbanisation effrénée que subit notre bande côtière à laquelle il est soustrait des milliers d'hectares. Notre façade maritime confère à notre pays un avantage naturel qui illustre d'ailleurs son histoire de carrefour civilisationnel, il nous est, de ce fait, obligation de préserver ce patrimoine.

A lui seul, le littoral résume toute la problématique des agressions et de la dégradation de l'environnement, du qu'il est le lieu de compétitions d'un grand nombre d'usager. A ce titre, et pour diminuer l'agression de cet espace, il est vivement recommandé :

^ D'arriver à maîtriser les différentes pressions exercées notamment en matière de peuplement démographique sans cesse croissantes sur cet espace naturel fragilisé ;

^ De veiller au maintien des équilibres fondamentaux du milieu en agissant particulièrement sur le développement socio-économique de certaines zones qu'il faudrait impérativement corriger et amoindrir ainsi les disparités flagrantes.

^ Interdire les rejets liquides non traités dans la mer et qui ont pour origine les activités urbaines et industrielles qui génèrent de grandes quantités de polluants chimiques et organiques et instaurer des sanctions dissuasives et efficaces à l'encontre de tout pollueur.

Les mêmes mesures seront étendues aux cours d'eau qui charrient des charges polluantes considérables d'origine agricole, urbaine et industrielle.

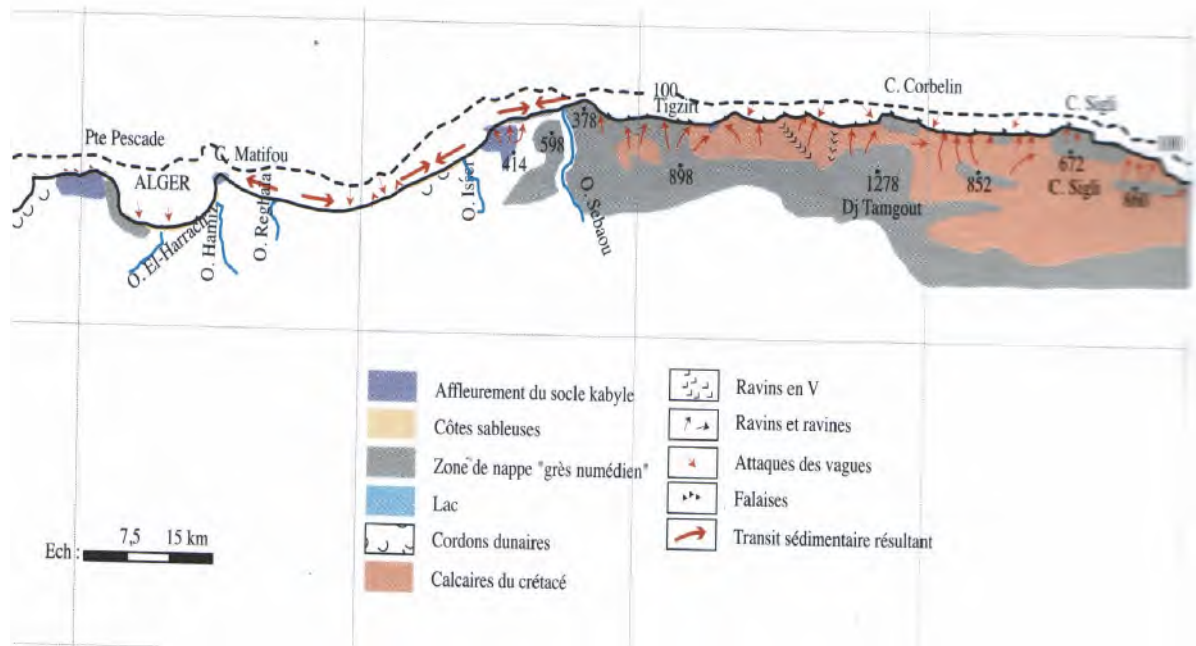


Figure.2.2.7.a : Esquisse morphologique du secteur Bejaia–Alger

Grimes S, BOUTIBA.M, Biodiversité Marine et Littorale Algérienne, Université Oran, 2004 page 16



Alger,



Cornedor Tipaza



SIDI FERRUDJ



TENES



CHERCHELL



LE PORT D'EL QUALA

Figure 2.2.7.b: Vue sur les différentes plages et port du littoral Algérien

Source : www.yannarthusbertrand.com



Corniche de JIJEL



CAP DJINET



ANNABA



SIDI FREDJ



BEJAIA



Port d'El Djamila

Figure 2.2.c: Vue sur les différentes plages et port du littoral Algérien

Source : www.yannarthusbertrand.com

2-3 Promotion et prise en charge du littoral algérien

2-3-1. Expérience de mise en valeurs touristiques :

^ Le bilan des deux décennies de développement touristiques

Les investissements touristiques sont hérités de la période coloniale. Ils sont volontairement adoptés en fonction des options de la période de la planification impériale 1967-1980, et portent sur des installations de type méditerranéen qui abouit, notamment sur le littoral, au choix de la formule « village de vacances » complétée par la réalisation d'équipements touristiques dans les oasis pour favoriser un tourisme de circuits dans le Sud. Signalons que pendant toute la période où la politique nationale était centralisée, l'Etat intervenait en tant qu'investisseur et aménageur direct.¹⁸

En 1966, un plan d'aménagement de la côte algérienne a été réalisé par l'Association de l'Equipe ment Touristique en Algérie (A. E. T.A.). Neuf pôles prioritaires (appelés aussi zones de première urgence) de développement touristique ont été retenus en vue de réaliser des stations balnéaires situées à proximité de grands centres urbains et destinées à une clientèle étrangère. Ces pôles prioritaires sont : (carte)

- Tipasa– Chenoua (wilaya de Tipasa).
- El- Djamilia – Zeralda (wilaya d'Alger).
- La baie des Andalouses (wilaya d'Oran).
- Cap Ivi (wilaya de Mostaganem).
- Tizirt mer (wilaya de Tizi Ouzou).
- Bejaia – Jijel (wilayas de Bejaia et de Jijel).
- La Grande plage de Seraldi (wilaya de Annaba).
- Marsat Ben M'hidi (wilaya de Tlemcen).

Ces projets d'investissement touristique ont été inscrits et réalisés dans les trois premiers plans de développement nationaux (entre 1967 et 1977). Mais ce que l'on peut retenir, c'est que près de 80% des capacités d'accueil balnéaires du pays sont implantées sur un linéaire côtier d'environ 70 km, et correspond au littoral algérien.

L'axe principal de circulation, qui est la R. N. 11, épousé plus ou moins le littoral. Il est ponctué de stations touristiques développant une forme en « corde à nœuds ». Elles sont composées de complexes touristiques (villas, bungalows et hôtels). Ces

infrastructures sont localisées à l'Ouest d'Alger : Club des Pins, Moretti, Riadh, Minzah, El-Manar, Sidi Fredj, Zeralda, Sable d'Or, Mazafran, Tipasa village et Tipasa Matares. Si les zones de première, deuxième et troisième urgence, telles que délimitées à l'époque par l'A.E.T.A., avaient été achevées, l'aménagement touristique allait connaître une évolution à l'espagnole, c'est ce que l'on appelle aujourd'hui le «phénomène de baléarisation».

Le secteur du tourisme pendant ces deux décennies n'a jamais été un secteur prioritaire pour les pouvoirs publics et est resté marginalisé. Durant la période allant de 1966 à 1989, la part budgétaire allouée au tourisme pour chaque plan de développement national témoigne de ce fait¹⁹ et les raisons sont multiples, nous pouvons citer quelques-unes d'entre elles :

La centralisation des investissements (politique adoptée jusqu'à 1988).

- L'ouverture tardive des établissements touristiques avant l'achèvement des travaux.
- ➔ Les délais de réalisation des complexes touristiques n'ont jamais été respectés.

Les unités héritées n'ont bénéficié d'aucun crédit pour leur entretien et leur mise en valeur.

⚡ Jusqu'en 1974, l'O.N.A.T, qui ne disposait pas de moyens de conception et d'études techniques, était tributaire des bureaux d'études étrangers (coûts et dépenses élevés).

- Les grands complexes littoraux sont restés isolés comme des « kystes » sur le littoral et n'ont jamais eu l'impact attendu. Leur localisation concentrée dans certains secteurs a aggravé le déséquilibre régional et affecté la qualité environnementale de ces sites.

⊕ L'instabilité du Ministère en tant qu'institution : « Depuis la dissolution du Ministère du Tourisme, on a opéré le rattachement du secteur à d'autres départements ministériels, on s'est rendu compte que l'activité touristique a été reléguée au second plan »²⁰.

- Les politiques suivies avaient pour but de prendre en charge les touristes nationaux et étrangers. En vérité, ni l'une ni l'autre de ces catégories n'ont été satisfaites comparativement à la diversité des potentialités naturelles qu'offre notre pays et aux progrès qu'ont réalisés les pays voisins. Ces derniers ont su faire du tourisme une véritable industrie intégrée au marché international.

⚒ La situation sécuritaire qu'a vécu le pays depuis le début des années 1990 n'a fait qu'aggraver le déclin de l'activité touristique.

Toutes ces contraintes ont eu des impacts négatifs sur le fonctionnement du secteur le rendant vulnérable. Il subit également des conflits externes, notamment

l'urbanisation et le développement industriel, l'empêchant de se développer. Alger, qui

abénéficie dans le passé d'infrastructures touristiques lourdes contribuant au phénomène de littoralisation, est aujourd'hui limitée en matière d'équipements et de pratiques touristiques.

^ Un littoral de plages : espaces fragiles du littoral et des zones côtières à dominance du tourisme balnéaire :

La notion de plage est liée à celle d'accumulation de sable, c'est une zone de dépôt de sédiments dont les constituants sont supérieurs à la vase. Dynamiques par sa nature, caractérisées par un équilibre naturel fragile, les plages sont sollicitées pour le tourisme balnéaire. Elles constituent des zones côtières très sensibles, leur aménagement doit être globalement conçu et pratiqué. La plage est constituée de trois principales parties²¹ :

1-Le haut de plage : c'est la partie qui s'étend au pied de la dune, sa limite inférieure est celle des plus hautes mers.

2-L'estran : c'est la zone qui s'étend entre la ligne moyenne des hautes mers et celle des basses mers.

3-La plage sous marine : elle s'étend du niveau moyen des basses mers jusqu'à une profondeur de l'ordre de la demi-longueur d'onde des houles significatives.

Donc on peut dire que le littoral algérien jouit de potentialités tant morphologiques que climatiques qui lui confèrent un aspect propice au tourisme, particulièrement pour l'estivation.

Le climat de type méditerranéen peut assurer une longue saison balnéaire, qui peut durer du mois de mai à la fin du mois de septembre. C'est un littoral dominé par de nombreuses plages dont le sable à une consistance et des reflets variés, c'est une zone attractive.

Dans le littoral Ouest, entre les ensembles rocheux de Ben M'hidi et de Beni Saf, elles sont de dimensions relativement modestes et occupent environ 4% du linéaire côtier, vers l'Est jusqu'à la région d'Arzew, d'importantes plages ouvertes se sont formées, sur un cumul de près d'une centaine de kilomètres (Plages de Témouchent, Andalouses, cotes Oranaise et d'Arzew). Ces ensembles sableux se retrouvent aussi de Mostaganem jusqu'à Ténès (Cap Kramis). Alimentés, plus particulièrement, par les apports des Oueds Cheliff et de la Macta, ils cumulent plus d'une cinquantaine de Km de linéaire côtier.

Dans le littoral Centre, de Damous jusqu'à Béjaïa, de larges baies ouvertes, circonscrivent à peu près 40 à 50% de côtes sableuses : Plages de Tipaza, d'El Djémila, de Zemmouri, et du littoral kabyle. Dans le littoral Est, une centaine de kilomètres de plages, de grande

accumulation le plus souvent, bordent les baies de Bejaia (15 Km), Jijel (25 Km), Skikda (20 Km) et Annaba (40 à 45 Km). Pour la saison estivale 2005 ²², il est recensé : 498 plages à travers les 14 wilayas côtières ²³ dont :

- 292 plages autorisées à la baignade (A) ;
- 206 plages interdites à la baignade (I).

La plage est donc un élément prépondérant du fait que le tourisme que connaît le littoral est un tourisme balnéaire. Ce dernier est caractérisé par une concentration spatio-temporelle des flux de vacanciers qui accentue le phénomène de littoralisation de la zone côtière. Cette concentration peut s'expliquer par:

¹ Les possibilités d'accès aux plages, étant donné que les sites balnéaires les plus fréquentés sont ceux qui bénéficient de la proximité des complexes touristiques et ou/ des agglomérations côtières.

⁴ L'afflux est plus important dans les sites qui sont sans danger pour la santé des baigneurs (qualité des eaux de baignades) ainsi que du point de vue sécuritaire.

⁴ Le manque de moyens et d'équipements touristiques dans les zones sub-littorales, notamment les zones de bas piémont, en mesure d'équilibrer le flux vers la cote., cela est dû à l'absence d'une politique globale intégrée de développement touristique.

^ la mise en valeur du littoral à travers les ZET :

L'aménagement touristique s'inscrit dans le cadre juridique défini par l'ordonnance n° 66-22 du 26 mars 1966 relative aux zones et sites touristiques ainsi que les décrets pour son application. De ce fait la beauté, la richesse et la diversité des sites et paysages balnéaires montagneux, thermaux et sahariens de l'Algérie ont fait l'objet d'identification, de protection et de déclaration en Z.E.T dans le cadre du décret n° 66-75 du 04 avril 1966.

Le décret n° 88 -232-du 05 novembre 1988 a procédé et à la délimitation des 173 ZET ²⁴ (141 ZET sont localisés sur le littoral, 12 sur les hauts plateaux, et 20 zones sont implantées dans le sud). La superficie totale de ces 141 Z.E.T est de l'ordre 34.852,86 ha dont 2.550,75 sont destinées au littoral algérois, soit 7.32 %. Ce décret prévoit une réglementation et une protection foncière de ces zones

Espace	Nombre	Superficie ((ha)	% des superficies
Littoral	140	34.852,86	72,86
Hauts Plateaux	13	3.480,60	7,28
Sud	20	9.501,09	19,86
Total	173	74.834,55	100

Figure.2.3.1 : Tableau Répartition des Z.E.T sur le territoire algérien.

Source : Tableau élaboré à partir du décret n°88-232 du 5 novembre 1988 portant déclaration des Z.E.T.

^ Les Z.E.T algéroises:

L'identification des zones d'expansion touristique balnéaires s'est faite à partir du choix d'un ensemble de critères adoptés par l'E.N.E.T et repose sur ²⁵ :

4 Les caractéristiques physiques les plus importantes de la mer, la plage et l'arrière-plage ;

I Les caractéristiques de l'environnement des Z.E.T, telles que les agglomérations qui peuvent constituer un support urbain pour les zones touristiques et les autres curiosités touristiques de la région ;

➔ L'importance des infrastructures de base existantes ;

I Les vocations dominantes proposées pour chaque Z.E.T et les équipements principaux qui correspondent à ces vocations.

• Les S.D.A.T des wilayas de Boumerdes et de Tipasa ont proposé des orientations pour le développement de chaque Z.E.T et se résument comme suit:

- La réalisation d'équipements touristiques.
- La réorganisation et la revitalisation des tissus urbains de toutes les agglomérations littorales.

L'assainissement et la préservation des Z.E.T contre toute forme de pollution.

Quand aux contraintes environnementales (pollution, extraction de sable, ...), celles-ci ont été identifiées et pour le classement des Z.E.T prioritaires et des Z.E.T secondaires, il a été tenu compte de cela. À partir de ces critères, les études S.D.A.T ont dégagé un total de douze (12) Z.E.T balnéaires, secondaires sur la côte algéroise, dont 4 sont situées sur la côte Est (Am Chrob, Ain Taya, ElMarsa et Bordj El- Bahri) et 8 sur la côte Ouest (Zeralda

Est et Ouest, Palm Beach/Azur- plage, Sidi Fredj, Sahel, Les Dunes, Club des Pins et La Fontaine). Ces Z.E.T faisaient partie des wilayate de Boumerdes et Tipasa. En juillet 1997, elles ont été rattachées à la wilaya d'Alger qui n'en possédait pas auparavant.



Figure 2.3.a : La variante 1 d'aménagement de la ZET de Zeralda Proposées par BET espagnol au profit de l'ANDT

Source: BET espagnol Arq-Maq SL



Figure 2.3.b : La variante 2 d'aménagement de la ZET de Zeralda proposées par BET espagnol au profit de l'ANDT

Source : BET espagnol Arq-Maq SL

^A Evolution des Z.E.T algéroises :

Les Z.E.T délimitées dans les S.D.A.T des wilayate de Boumerdes et de Tipasa ont fait l'objet du décret n°88-232 du 5 novembre 1988 portant déclaration des zones d'expansion touristique totalisant une superficie de 2.550,75 ha. Ajoute a cela, la Z.E.T de Stamboul a été délimitée dans le P.D.A.U de la commune de Bordj El- Kiffan, d'une superficie de l'ordre 105 ha.

Au total, nous enregistrons aujourd'hui une superficie globale de l'ordre de 2.081,11 ha, dans le cadre des Z.E.T délimitées officiellement, avec plus de 469,64 ha de foncier touristique consommé, souvent au profit de coopératives immobilières et de villas R+2 au minimum, obstruant la vue sur la mer et menaçant à terme de disparition un potentiel générateur de capitaux. Le manque de moyens efficaces de contrôle et de sanction en plus de la connivence des services techniques et administratifs, fait que le mouvement de constructions ne s'arrête pas. En effet, les projets d'aménagements touristiques se transforment en opérations de promotions immobilières, sous forme de lotissements pour des villas et des appartements destinés à la vente. C'est l'exemple du « Village des Artistes » à Zeralda située en plus de cela dans les 100 mètres inconstructibles de la loi n°90-29 relative à l'aménagement et l'urbanisme. Quant à la Z.E.T de Stamboul, une enquête menée auprès de la commune de Bordj El- Kiffan nous a révélé qu'il ne restait que 5 ha de disponibles. Les 100 ha ont été consommés pour la réalisation de lotissements. Dans le cadre du P.D.A.U de Bordj El- Kiffan, il était prévu un aménagement touristique pour la zone de Stamboul. Le programme consistait en la réalisation d'équipements d'hébergements dans la partie Nord, la

réhabilitation des zones résidentielles existantes pour les intégrer dans le cadre général du projet, la restauration du fort turc, la réalisation d'un port de plaisance au niveau de Bateau Casse avec l'intégration de sports nautiques ainsi que de commerces, de cafés et de restaurants.

Nous avons jugé intéressant de voir comment les zones d'expansion touristique algéroises ont évolué depuis la promulgation du décret en 1988. La majorité d'entre elles ont été partiellement ou complètement urbanisées. L'absence d'une réelle politique touristique et la conjoncture sécuritaire qu'avécut le pays pendant plus d'une décennie aidant, très souvent les terrains n'ont pas profilé à la réalisation de projets touristiques. Quelques « friches touristiques » subsistent encore, comme c'est le cas de la Z.E.T de Ain Chrob. Ceci est dû probablement à la présence du marais de Reghaïa qui a freiné la tentation des promoteurs immobiliers.

Les communes abritant des Z.E.T ne sont pas toutes en mesure de faire face aux opérations d'urbanisme liées au développement touristique (viabilisation, cession des terrains d'assiette, etc.), d'autant plus que la délimitation de ces périmètres a été faite à la fois à partir de limites naturelles et administratives, ce qui a donné lieu à des zones qui chevauchent sur le territoire de deux communes. C'est notamment le cas des Z.E.T de Bordj El- Bahri, Ain Chrob, Ain Ta ya et El - Marsa. Ce qui constitue un sérieux problème pour la gestion du foncier touristique.

^ L'investissement touristique privé :

Pour combler le retard en matière de développement touristique accumulé depuis l'indépendance malgré la dotation du littoral d'importantes stations balnéaires, une nouvelle stratégie dans laquelle le secteur privé (promoteurs nationaux et étrangers) est appelé à jouer un rôle prépondérant est amorcée dans le processus de développement national.

L'investissement privé est aujourd'hui une opportunité à travers laquelle sont fondées les espoirs de relance économique du pays, notamment le secteur du tourisme, car il faut souligner que depuis le début des années 1980, l'Etat n'a ²⁶entrepris aucune réalisation touristique. Le nouveau code de ²⁷l'investissement marque une rupture avec le droit antérieur et vise l'ouverture de l'économie algérienne au capital privé national et étranger. Les opérateurs privés peuvent investir dans le secteur du tourisme, promouvoir des produits compétitifs et organiser le management de leurs activités. L'Etat se désengage de la sphère de gestion en encourageant les initiatives privées. ²⁸

Il est créé auprès du Chef du Gouvernement une Agence de Promotion, de Soutien et de Sui vi des Investissements (A. P. S.I)²⁹. Elle est chargée de conseiller et d'assister les investisseurs pour les formalités nécessaires à leur investissement et durant toute la phase de réalisation. Elle met à la disposition des opérateurs privés toutes les informations de nature économique, technique et réglementaire relative à l'exercice de leur activité. Le rôle de l'Etat dans cette nouvelle politique tend vers une meilleure conjugaison des interventions. **Nous entendons par là un rôle de planificateur/facilitateur en même temps que celui de promoteur et /ou d'initiateur.** Ce qui aboutit à une coordination entre les investisseurs privés, qui recherchent une grande marge de profit, avec l'Etat qui a pour mission le maintien de l'intérêt général, et va édicter des mesures incitatives/dissuasives pour limiter, modifier ou orienter le champ des possibilités d'action des intérêts des promoteurs privés. De plus, dans le cadre des nouvelles tendances liées au développement durable, le rôle de l'Etat consiste à prévenir et à maîtriser tous les effets négatifs en recherchant l'équilibre entre les impératifs du développement et ceux de la protection de l'environnement.

Dans ce cadre, l'Agence Nationale de Développement Touristique (A.N. D. T) a été créée en 1998³⁰ pour contribuer à l'utilisation optimale et à la préservation du patrimoine foncier touristique³¹.

Les Z.E.T algéroises n'ont bénéficié d'aucune attention particulière de la part de l'A.N. D.T. Les projets touristiques sont soumis à la wilaya d'Alger pour obtenir des permis de construire, d'autres sont directement imposés par la Présidence. Donc, la promotion/développement touristique ne se fait pas dans le cadre d'un plan d'aménagement cohérent. Beaucoup de projets ne sont pas intégrés dans des Z.E.T, pourtant délimitées initialement à cet effet.

2-3-2.Présentation du cadre juridique et réglementaire du littoral algérien

2-3-2-1.Chronologie du secteur de l'environnement en Algérie : du Conseil National de l'Environnement (C.N.E) à la création du M.A.T.E

Le secteur de l'environnement a émergé dans le contexte politique du pays, après la Conférence de Stockholm³². Malheureusement, les transferts successifs de tutelle opérés, et de surcroît dans des intervalles de temps très courts, ne sont pas de nature à permettre à l'instance chargée de l'environnement de remplir avec efficacité

sa mission. En effet, une instabilité chronique a caractérisé cette instance, suite à rattachement à différents ministères. Depuis janvier 2001, le secteur de l'environnement a été institué en département ministériel à part entière qui, normalement, devrait lui permettre d'agir avec plus d'efficacité.

Juillet 1974: Création du Conseil National de l'Environnement (C.N.E). C'est un organe consultatif organisé en commissions spécialisées. Sa mission est de proposer les éléments de la politique environnementale dans le cadre de l'aménagement du territoire et du développement social et économique.

Mars 1977: Dissolution du C.N.E et transfert de ses prérogatives au Ministère de l'Hydraulique, de la Mise en Valeur des Terres et de la Protection de l'Environnement. L'organigramme de ce Ministère comprend une Direction de l'Environnement qui coiffait deux directions centrales. L'une se chargeait du dossier Pollutions et Nuisances, l'autre activait dans le domaine de la Protection de la Nature.

Mars 1981 : Transfert des prérogatives de la Direction de l'Environnement au Secrétariat d'Etat aux Forêts et la Mise en Valeur des Terres. Deux structures ont été créées : La Direction de la Sauvegarde et de la Promotion de la Nature³³ et l'Agence Nationale pour la Protection de l'Environnement (A.N.P.E).

Janvier 1984: Rattachement au Ministère de l'Hydraulique, de l'Environnement et des forêts.

1988: Les prérogatives de la protection de l'environnement ont été transférées au Ministère de l'Intérieur et de l'Environnement. Cependant, les attributions ayant trait à la protection de la nature ont été transférées au Ministère de l'Agriculture. Un événement important marque le secteur, c'est la mise en place d'un pôle de l'environnement conformément à la loi n°83-03 du 5 février 1983 et du décret n°85-227 du 5 janvier 1985 relatif au corps d'inspecteurs chargés de la protection de l'environnement. Les attributions, l'organisation et le fonctionnement ont été fixés par le décret n°88-227 du 5 novembre 1988.

1990: Transfert de l'environnement au Ministère délégué à la Recherche, à la Technologie et à l'Environnement.

Août 1994: Le secteur de l'Environnement est rattaché de nouveau au Ministère de l'Intérieur, des Collectivités Locales et de l'Environnement. Une Direction Générale de l'Environnement a été créée conformément au décret n°94-247 du 10 août 1994. Un autre fait important marque le secteur avec la création d'un organe de consultation intersectorielle en décembre 1994 : le Haut Conseil de l'Environnement et

du Développement Durable, présidé par le Chef du Gouvernement. Son installation officielle n'a été effective qu'à partir de janvier 1997. C'est une instance, première du genre, conçue à la concertation, la coordination intersectorielle et à l'étude de tout aspect en relation directe et/ou indirecte avec l'environnement et le développement durable:

Janvier 2001 : Création du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement par le décret exécutif du 7 janvier 2001. La D.G.E est maintenue et dotée de cinq directions. Afin de mettre en œuvre les bases d'une politique de développement durable en Algérie le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement a mis en place une assise juridique à cette nouvelle conception, des lois ont été promulguées. Celles qui sont en vigueur sont les suivantes :

^La loi n° 01- 19 du 12 décembre 2001 relative à la gestion, au contrôle et à l'élimination des déchets.

^La loi n° 01-20- du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable.

^La loi n° 02-02- du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.

^La loi n° 02-08- du 8 mai 2002 relative aux conditions de créations des villes nouvelles et de leur aménagement.

^La loi n° 03-10- du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable

2-3.2- Chronologie de la loi sur le littoral :

S'il est admis aujourd'hui que le littoral est partout dans le monde un milieu fragile à l'équilibre précaire, les côtes algériennes sont des écosystèmes fortement sensibles qui peuvent se dégrader de manière irréversible s'ils continuent à faire l'objet d'interventions maladroites. La dégradation peut devenir non seulement irréversible, mais des investissements lourds peuvent être ainsi défunts. C'est dire les relations fondamentalement dialectiques qu'entretient le littoral avec son environnement.

¹ Jusqu'à février 2002, des dispositions juridiques spécifiques au littoral n'existaient pas. Néanmoins, plusieurs textes législatifs et réglementaires ont été promulgués. Très tôt, le littoral a été introduit dans la législation algérienne, mais il a toujours été associé au tourisme. Le premier texte date de 1963. Il s'agit du décret n°63-77 du 4 mars 1963 relatif à la protection touristique du littoral. Le décret n°63-478 du 20

décembre 1963 relatif à la protection du littoral et des sites touristiques est venu abroger ses dispositions. Dans son article 2, il est énoncé qu'en vue de la réalisation d'un plan d'aménagement et de protection touristique du territoire national, les dispositions du décret seront applicables à l'ensemble des sites touristiques tels que les rivages maritimes, les stations balnéaires, climatiques, thermales, de montagne etc. L'intitulé de ce décret fait référence à la protection du littoral, mais tout au long de ses articles nous remarquerons qu'il prend en considération uniquement les sites à vocation touristiques. La prévision pour l'élaboration d'un plan d'aménagement touristique nous fait penser à la fameuse mission d'aménagement du Langue doc - Roussillon, où l'Etat français a investi le territoire du vide. C'est un texte réglementaire qui a été à son tour abrogé par l'ordonnance de 1966 relatives aux zones et aux sites touristiques.

➤ Ordonnance n°66-62 du 26 mars 1966 relative aux zones et aux sites touristiques :

Cette ordonnance reprend les articles du décret n°63-478 du 20 décembre 1963 relatifs à la protection du littoral et des sites touristiques et les applique cette fois uniquement aux zones et aux sites touristiques. Ce qui est regrettable, car les espaces littoraux ne sont pas soumis à des mesures de protection.

^ Ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime:

Cette ordonnance a été modifiée et complétée par la loi n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime. Malheureusement, aucun changement n'a été opéré concernant la définition du domaine public maritime et aux modalités de protection et de délimitation de celui-ci. En effet, les règles de fond applicables en matière de délimitation du D. P. M³⁴ existaient antérieurement à la loi de 1998 ont été reprises par cette dernière maintenant l'essentiel des dispositions. Par contre un changement par rapport à la consistance du D.P.M a été opéré dans l'article 7, où il est précisé qu'il comprend respectivement des dépendances domaniales naturelles et artificielles. Le domaine public maritime, sous-espace du littoral, en relation directe avec la mer, est le plus touché par les problèmes liés à son occupation et subit des modifications continues souvenant nécessairement à l'environnement, en raison de sa proximité et des satisfactions économiques et sociales qu'il procure. Dans son article 9, il est précisé que le D. P. M est inaliénable, insaisissable et imprescriptible. Cette règle fondamentale quant à la protection juridique du D.P.M est assurée partout dans le monde.

La règle d'inaliénabilité signifie qu'il s'agit de faire en sorte que certains biens du domaine public maritime puissent être maintenus à la disposition du public ou bien des services publics auxquels ils sont affectés. De ce fait, c'est l'affectation qui constitue la base de la condition d'inaliénabilité du D.P.M. En effet, dans son article 10, il est énoncé que le D.P.M peut faire l'objet d'autorisation d'occupation, de concession ou d'utilisation temporaire. Ces autorisations sont délivrées par l'autorité compétente.

Ajouté à cela, les atteintes aux dépendances du D.P.M sont réprimées conformément aux lois et règlements en vigueur. Donc l'inaliénabilité des biens domaniaux est limitée dans le temps, c'est à dire la période pendant laquelle ils sont utilisés soit par le public ou par les services publics. Ces biens domaniaux relèvent alors du régime juridique de la domanialité publique, qui est la loi n°90-30 du 1^{er} décembre 1990 portant loi domaniale. Le code maritime établit ainsi un large champ d'action pour que l'administration puisse proscrire ou réguler toute exploitation du milieu maritime.

La règle de l'inaliénabilité interdit aussi les démembrements de la propriété du domaine public maritime, c'est à dire la constitution de ce domaine, au profit de particuliers, de droits réels similaires à ceux qui existent en droit privé. Elle est d'une grande efficacité vis-à-vis des biens relevant du domaine public naturel quand on sait que la vente de ces biens ne peut intervenir, en principe, qu'après la disparition des phénomènes naturels ayant entraîné leur incorporation au domaine public et leur affectation concomitante à l'usage du public.

La règle d'imprescriptibilité interdit d'acquérir par prescription, c'est à dire par une possession prolongée, la propriété des biens du D.P.M. Étroitement liée donc à la règle d'inaliénabilité, elle en est le prolongement inéluctable. Elle apparaît même beaucoup plus protectrice puisque la règle de prescription est plus difficile à constater. On pourrait dire qu'elle est beaucoup plus dangereuse que les aliénations volontaires réalisées par l'administration. Bien que l'article 9 de la présente ordonnance soit très claire concernant l'occupation de cette portion du littoral, il n'en demeure pas moins que jusqu'à aujourd'hui le D.P.M n'est pas délimité en Algérie, ce qui donne des interprétations diverses pour les différents utilisateurs qui sont souvent concurrents, suscitant une grande convoitise.

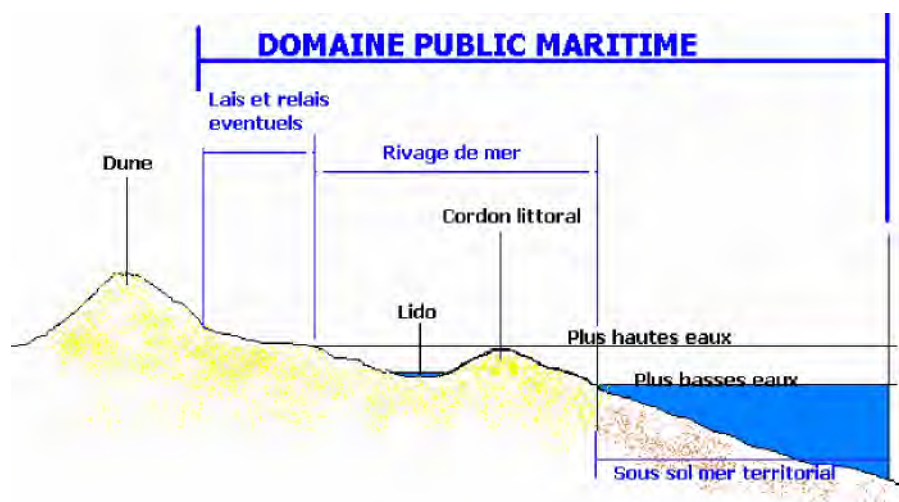


Figure.2.3.2.a : Domaine Publics Maritime en Algérie

Source: S/ Direction chargé du littoral – MATE, 2005

[^] La loi n°02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et la valorisation du littoral

Pendant longtemps la délimitation de la zone côtière était difficile en raison de l'absence d'une définition précise de celui-ci et de ses composantes, ainsi qu'à l'inexistence d'instruments spécifiques pour sa gestion, son aménagement et sa mise en valeur. En effet, l'ensemble du dispositif juridique relatif à l'aménagement et à l'urbanisme ne fait pas référence à la notion de zone côtière et ne la définit pas dans sa triple dimension (terre, mer, interface terre/mer). C'est surtout le concept littoral (conception purement terrienne) qui est consacré par la loi-cadre relative à la protection de l'environnement de 1983. Nous le retrouvons également dans la loi n°87-03 relative à l'aménagement du territoire ainsi que dans la loi n°90-29 relative à l'aménagement et à l'urbanisme. L'insuffisance de la protection du littoral par le seul instrument relatif à la domanialité publique (nous entendons ici l'ordonnance de 1976) ou des dispositions éparses relatives à la protection de l'environnement (lois et décrets d'application) ainsi que les pressions qui s'exercent sur l'écosystème côtier à tous les niveaux (économiques, sociaux, ...) ont probablement été des facteurs déterminants conduisant le législateur non seulement à compléter mais aussi à actualiser les dispositions législatives antérieures. Par ce biais, il a été même amené à confirmer des principes jurisprudentiels protecteurs du domaine public et du littoral

dune manière générale.

La loi n°02-02 du 5 février 2002 a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral. Cette loi, première du genre en Algérie, a pour ambition de donner un intérêt et un caractère à différentes actions entreprises conjointement et/ou dans certaines régions géographiques. Elle est composée de 46 articles, ce qui peut sembler court, mais les détails d'application prévus sont assez nombreux, et sont au nombre de neuf (9). Cette loi est divisée en trois titres, à savoir :

- Le premier porte sur les définitions (articles 2 à 23) ;
- Le second traite des instruments de mise en oeuvre (articles 24 à 36) ;
- Le troisième envisage les dispositions pénales (articles 37 à 45).

Ce qui peut ressortir a priori c'est l'inégale importance des titres, puisque le premier titre a lui seul comprend presque la moitié de la loi. Pour l'étude de ce présent texte législatif, nous traiterons successivement de ces trois titres en distinguant quatre points essentiels :

- __Les définitions ;
- Le régime juridique du littoral;
- Les instruments de mise en oeuvre de la loi ;
- Et les sanctions pénales.

a) – Les définitions :

D'abord, selon l'article premier, l'objet de la loi est la protection et la valorisation du littoral. Ensuite, dans un effort de clarification, l'article 2 définit un certain nombre de concepts géographiques et/ou techniques tels que le cordon dunaire côtier, la dune, l'endiguement, l'enrochement, etc. Toutefois, les définitions sont particulièrement intéressantes dans les articles 7 et 8 qui entreprennent de préciser la notion de littoral.

Selon l'article 7 de la présente loi, le littoral englobe l'ensemble des lies et lots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de 800 mètres longeant la mer mais qui peut aller bien au-delà. En fait, le littoral inclut d'autres espaces comme l'intégralité des massifs forestiers, les terres à vocation agricole, les sites présentant un caractère paysager, culture ou historique, les plaines littorales de moins de 3 km, etc.

En vertu de l'article 8, la présente loi institue une « zone spécifique » appelée désormais « zone côtière » qui va évidemment faire l'objet de règles particulières. Elle comprend le rivage naturel, les îles, les îlots, les eaux intérieures maritimes, le sol et le sous-sol de la mer territoriale.

b) - Le régime juridique du littoral :

L'analyse de cette loi montre qu'il y a une attitude et même une politique délibérément dirigiste. Ce qui nous amène à formuler deux observations. D'abord, elle met en évidence le caractère interventionniste de l'Etat et des collectivités territoriales. Leur présence est en effet particulièrement incitée. Ensuite, nous pouvons dire que le régime juridique qui est mis en place organise un 'dégré de juridique'. C'est ainsi qu'il y a en premier lieu des principes fondamentaux, en deuxième lieu des dispositions générales appliquées au littoral et en dernier des dispositions particulières relatives aux zones côtières.

^ Les principes fondamentaux :

Ce sont les articles 3 et 4 qui condensent les principes fondamentaux envisagés par la loi. Il est précisé que cette loi s'inscrit dans une dimension d'aménagement du territoire et de l'environnement. Elle requiert, ensuite, une coordination des actions de la part de l'Etat avec les collectivités locales mais aussi de l'ensemble des organisations et des associations qui oeuvrent dans le domaine. En réalité, la politique nationale relative au littoral se fonde sur les trois principes de base qui sont :

- 4' Le Principe de développement durable;
- 4' Le principe de prévention ;
- Et le principe de précaution

Parmi ces principes fondamentaux, il y a un certain nombre d'obligations qui pèsent sur l'Etat et les collectivités locales, et montrent le caractère interventionniste de la loi. ³⁵

^ Les dispositions générales relatives au littoral :

Ce sont les articles 9 à 16 de la présente loi qui en traitent. Sur les huit articles ainsi cités, il existe cinq qui visent un certain nombre d'interdictions. Il s'agit des articles 9, 11, 12, 15 et 16. L'article 14 prévoit la règle de la réglementation des constructions et des occupations du sol dans une superficie de l'ordre de 3 Km à partir des plus hautes eaux

maritimes. Tout ceci atteste évidemment la volonté de l'Etat de ne rien laisser au hasard. Ainsi, l'article 9 stipule qu'il est interdit de porter atteinte à l'état naturel du littoral. De plus, en vertu de l'article 11, les activités touristiques, telle que le camping et le caravanning sont interdites au niveau des « zones protégées » et des « sites écologiques sensibles ». L'article 12 précise qu'il est interdit de procéder à l'extension longitudinale du périmètre urbanisé au-delà de 3 km, de créer toute activité industrielle nouvelle et de réaliser, sauf certaines conditions, des voies carrossables dans certains espaces côtiers. Enfin, l'article 15 est plus clair et pose le principe que toute implantation d'activité industrielle nouvelle est interdite sur le littoral. L'article 16 interdit une série de voies carrossables, etc.

[^] Les dispositions particulières relatives aux zones côtières :

Sept dispositions sont prévues à propos des zones côtières spécifiques dans les articles 17 à 23. Sur ces sept articles, trois concernent certaines interdictions (articles 19, 21 et 23). Les articles 17, 18 et 21 renvoient au règlement pour un certain nombre d'actions. L'article 19 interdit les actions d'endiguement, d'enrochement et de remblaiement quand elles risquent de porter atteinte à l'état naturel du rivage, tout comme l'extraction de matériaux sous-marins en offshore jusqu'à l'isobathe 25 m (article 21) ainsi que la circulation et le stationnement de véhicules automobiles, à l'exception de ceux qui assurent des missions de sécurité; de secours, de nettoyage ou d'entretien des plages. Quant à la voie réglementaire, elle vise l'occupation des parties naturelles bordant les plages qui participent au maintien de leur dynamique et de leur équilibre sédimentaire et la liste des activités industrielles en offshore

c) Les instruments de mise en oeuvre :

La loi relative à la protection et à la valorisation du littoral fait une distinction entre les instruments de gestion du littoral et les instruments d'intervention.

[^] Les instruments de gestion :

Dans l'article 24, il est stipulé la création d'un organisme public dénommé « Commissariat National du Littoral » qui a pour mission de veiller à la mise en oeuvre de la politique nationale de protection et de mise en valeur du littoral, en général, et de la zone côtière, en particulier. Pour mener à bien cette tâche, il est tenu d'établir un inventaire complet des zones côtières. Cet inventaire doit servir de base à l'élaboration d'un système global d'informations qui fait l'objet d'un rapport public

tous les deux (02) ans. Il doit dans le même temps permettre l'établissement d'une cartographie environnementale et d'une cartographie foncière (article 25).

S'agissant des collectivités locales, la loi prévoit dans son article 26 un plan d'aménagement côtier destiné à gérer la zone côtière établie dans les communes riveraines de la mer. Mais renvoi à un décret en ce qui concerne les modalités de fonctionnement de cet organisme. Les articles 27 à 32 prévoient également toute une série d'actions relatives à la gestion de la zone côtière. Les premières ont trait au contrôle des eaux de baignade et des rejets urbains, industriels ou agricoles susceptibles de dégrader ou de polluer le milieu marin. Les secondes visent certaines parties de la zone côtière qui peuvent être érigées ou classées en aires protégées. Il peut en être ainsi de certaines dunes (article 29), de certaines zones humides (article 32). D'autres parties peuvent être classées en zones critiques en raison de leur grande fragilité (article 30) où toute construction est strictement interdite. Enfin, une disposition relative aux espaces boisés en vertu de l'article 31, où leur destruction est interdite, de même que la coupe et l'arrachage des espèces végétales qui servent à la stabilisation des sols

^ Les instruments d'intervention :

Deux techniques juridiques sont prévues aux articles 33 et 34. Tout d'abord la création d'un conseil de coordination dans les zones littorales ou côtières sensibles ou exposées à des risques environnementaux. L'article 33 annonce l'institution de plans d'aménagement à l'effet de lutter contre la pollution sur le littoral ou les zones côtières ou dans les autres cas de pollution marine, ce sont des «plans d'intervention d'urgence ». Un décret d'application précisera toutes les modalités de définition, leur contenu, leur déclenchement et la coordination entre les différentes autorités intervenant dans leur mise en œuvre. Quant à l'article 35, il institue un fonds de financement de la mise en œuvre des mesures de protection du littoral et des zones côtières. Enfin, l'article 36 prévoit des mesures d'incitation économique et fiscale qui favorisent l'application de technologies non polluantes. Il est certain que la législation algérienne n'a pas encore franchi le pas qui mène à la taxation des activités et des technologies polluantes, mais on s'en approche timidement. En effet, cet article semble ouvrir d'une manière indirecte et prudente la voie vers l'application du principe de «pollueur payeur».

d) - Les dispositions particulières :

La présente loi a consacré neuf (9) dispositions aux sanctions, de l'article 37 à l'article 45. 11 apparaît à travers ces dispositions le souci de l'efficacité et--de la dissuasion. Nous ferons remarquer également qu'il existe une certaine gradation dans les sanctions en fonction de la gravité des actes. La sanction la plus légère est celle qui est prévue en cas de circulation ou de stationnement de véhicules automobiles sur le rivage. C'est une infraction passible d'une amende de 2.000 DA. Les sanctions les plus lourdes sont celles qui sont liées aux infractions à certaines dispositions concernant les zones côtières. Celles-ci, nous l'avons vu auparavant, bénéficient d'une protection renforcée. Et ce sont les infractions aux règles prévues par les articles 20 et 21 qui sont les plus lourdement sanctionnées. Effectivement, l'article 40 punit d'une peine de prison de six (6) mois à deux (2) ans et/ou d'une amende de l'ordre de 200.000 Da à 2.000.000 DA quiconque contrevient aux dispositions de l'article 20. Ce dernier interdit les extractions de matériaux dans certaines zones, notamment les plages et les dunes littorales. L'article 41, quant à lui, prévoit une peine de prison d'un (1) an à deux (2) ans et/ou d'une amende de 500.000 DA à 1.000.000 DA tout contrevenant à l'article 21. Ce dernier interdit l'extraction de matériaux sous-marins en offshore: D'autres sanctions sont prévues en cas d'infraction aux dispositions des articles 15 (article 39) et 30 (article 43).

^ Le Commissariat National du Littoral

La loi Littoral a conduit à la création d'un établissement public administratif spécialisé, le Commissariat National du littoral, dont le décret, paru le 13 avril 2004, précise les missions

➤ veiller à la préservation et la valorisation du littoral, des zones côtières et des écosystèmes qu'ils abritent ;

mettre en oeuvre les mesures de protection du littoral et des zones côtières qui lui sont conférées par la réglementation en vigueur ;

fournir aux collectivités locales toute assistance se rapportant à ses domaines d'intervention

➤ maintenir, restaurer et réhabiliter les espaces terrestres et marins remarquables ou nécessaires au maintien des équilibres naturels en vue de leur conservation;

➤ promouvoir des programmes de sensibilisation et d'information du public sur la

conservation et l'utilisation durable des espaces littoraux ainsi que de leur diversité biologique.

Le CNL pourra appuyer son action sur les outils réglementaires existants comme le Schéma ou Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU), ainsi que les plus classiques Plans d'Occupation des Sols (POS). Les projets de Plans d'Aménagement Côtier (PAC- Cadastre du Littoral) revêtent une importance particulière, car ils permettent de classer les secteurs côtiers en milieux urbanisables, non urbanisables ou à protéger, en tenant compte des spécificités du milieu côtier et des règles définies par la loi littoral.

La mise en compatibilité des 173 Zones d'Extension et Sites Touristiques (ZEST) avec la loi de protection du littoral constitue à ce titre un enjeu majeur.

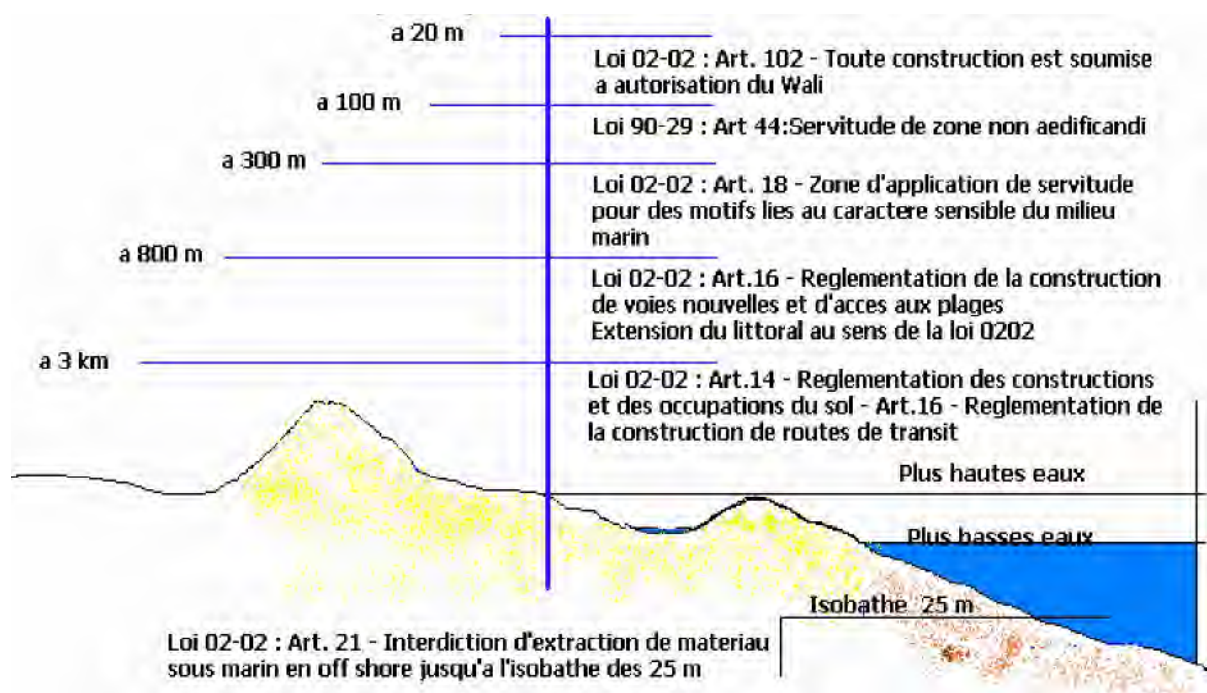


Figure.2.3.2.b : Domaine Public Maritime –Le littoral- Définitions des zones spécifiques-

Source : S/ Direction chargé du littoral – MATE, 2005

2-4. Programmes d'aménagement côtier (PAC)

Les Programmes d'aménagement côtier (PAC) relèvent du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) et datent de 1985. Les quatre premiers PAC ont été lancés dans la période 1988-89, ils concernaient la baie d'Izmir (Turquie), l'île de Rhodes (Grèce), la baie de Kastela (Croatie) et le littoral syrien³⁶. En deuxième phase des initiatives PAC, des programmes ont été exécutés en Albanie, Egypte et Tunisie.

Afin d'être qualifiés pour la mise en œuvre d'un PAC, les sites sélectionnés doivent comporter des problèmes environnementaux spécifiques pour lesquels les gouvernements national et local doivent exprimer leur volonté de trouver des solutions à court et long terme. En outre, les sites sélectionnés doivent être représentatifs du littoral méditerranéen pour que les expériences acquises et les enseignements tirés au sein du PAC puissent être facilement transférables.

De manière générale, les PAC n'ont connu qu'une réussite limitée quant à l'accomplissement de leurs objectifs. Ils ont malgré tout contribué à la promotion des objectifs globaux du PAM, en facilitant:

- la promotion de la coopération entre les autorités, institutions et experts nationaux,
- le transfert des connaissances et des expériences internationales,
- l'expertise, la formation et la fourniture d'un minimum d'équipements, particulièrement aux pays de la rive Sud de la Méditerranée,
- la coopération avec les institutions financières internationales.

Bien que la majorité des initiatives PAC ait intégré de manière efficace les problèmes environnementaux dans les questions de développement, elles se sont heurtées à des contraintes sérieuses concernant l'implication des différents acteurs, particulièrement les ONG et le public en général. Ainsi, la participation des acteurs locaux a-t-elle été jugée insuffisante. La plus grande faiblesse des PAC a été le manque de ressources financières indispensables aux activités de suivi ainsi que leur procédure de mise en œuvre plutôt compliquée et rigide. Dans seulement deux cas (île de Rhodes et baie de Kastela), où des investissements ont été envisagés, les PAC ont produit des résultats tangibles. Les initiatives PAC ont pourtant renforcé la capacité des experts locaux par la formation et la sensibilisation des décideurs au sujet des questions de gestion du littoral.

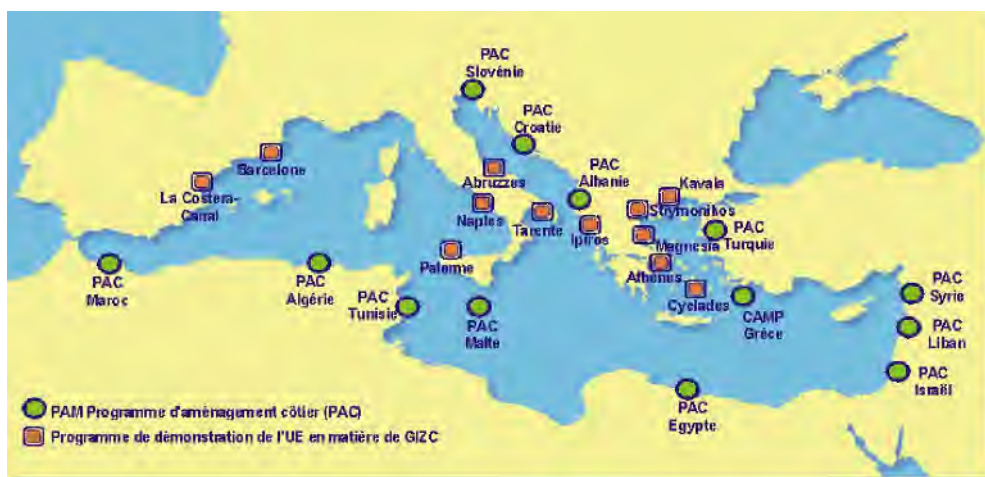


Figure.2.4.: Les PAC du PAM et les projets de démonstration de l'UE

Source: PNUE/PAM/PAP: Livre blanc: Gestion des zones côtières en Méditerranée. Split, Programme d'actions prioritaires, 2001.

2-4-1. La ville de Sfax, Tunisie

37

Le PAC "Sfax" concernait la zone de la ville de Sfax³⁷, la plus importante ville industrielle et commerciale du Sud tunisien. Il envisageait une série d'actions à mettre en œuvre dans le but de permettre un changement radical du concept prédominant de développement et d'assurer un développement durable de la zone et l'amélioration de la qualité de vie de la population affectée. Les questions prioritaires traitées étaient les suivantes:

- 4 la mise en œuvre d'un programme de réduction de la pollution et de réhabilitation des ressources et zones dégradées ;
- ^ la création de zones protégées, d'un parc national et d'un certain nombre de complexes touristiques et de loisirs ;
- ^, la gestion intégrée de la protection et de l'exploitation des nappes aquifères; l'approvisionnement en eau et la distribution des ressources en eau; la gestion des déchets liquides et solides ;
- ^, la gestion intégrée et le développement durable de la zone, avec l'accent sur sa partie Sud.

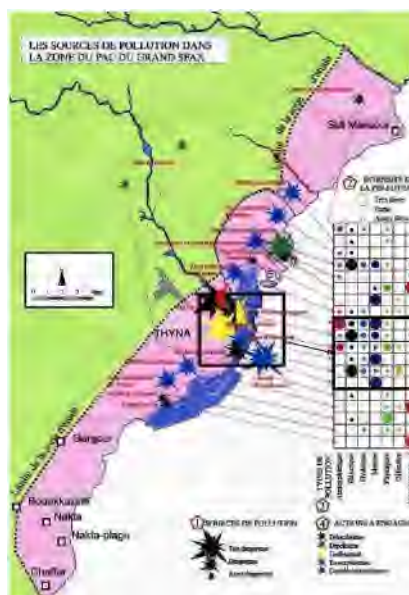


Figure.2.4.1 : PAC de "Sfax" (Tunisie)

Source: PNUE/PAM/PAP: Livre blanc: Gestion des zones côtières en Méditerranée. Split, Programme d'actions prioritaires, 2001.

2-4-2. Mise en place du P.A.C de la région côtière Algéroise :

A la demande du Gouvernement Algérien et suite à l'approbation de la deuxième réunion ordinaire des parties contractantes à la convention de Barcelone en 1995, le P.A.M³⁸ formule et met en œuvre un programme d'Aménagement côtier (P.A.C) pour la zone côtière algéroise³⁹. Ce programme d'aménagement côtier (PAC) sera mis en œuvre dans le cadre du Plan d'Action pour la Méditerranée – PNUE et dans un contexte national algérien de protection et de sauvegarde de l'environnement dans l'objectif de promouvoir un processus de développement durable.

^ Objectifs du programme:

L'objectif immédiat : il consiste à identifier, à travers les diverses activités, des solutions aux problèmes de l'environnement les plus urgents dont certaines pourront être appliquées dans l'immédiat. Dans l'élaboration de ces solutions, une attention toute particulière sera accordée à la protection et à la mise en valeur du littoral⁴⁰;

Les objectifs à long terme consistent à proposer une démarche de développement de la zone côtière algéroise 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.

L'objectif général du programme est donc de protéger et d'assurer une utilisation rationnelle et durable des ressources côtières. Un pareil programme a pour tâche de déterminer et de recommander les mesures de gestion visant à la solution des conflits environnementaux existants et à la mise en place des voies optimales d'un développement soutenable à l'avenir. Le projet est donc axé sur l'instauration et la promotion du processus de planification et de gestion intégrée des ressources côtières et sur le développement durable.

^ Identification de la zone du P.A.C

La zone côtière algéroise extrapole de plus en plus sa croissance sur les régions adjacentes aux deux baies voisines de Bou-Ismaïl et de Zemmouri. Beaucoup d'indicateurs affichent aujourd'hui l'accélération de cette tendance, qui indéniablement va provoquer, à terme, les mêmes dysfonctionnements qui affectent présentement l'agglomération du grand Alger. En effet, sur les rivages algérois, l'anthropisation incontrôlée se traduit en de nombreux endroits par :

- une occupation anarchique et non sélective du littoral,
- une surexploitation des ressources (matériaux, foncier agricole, sites côtiers, etc.),
- une dégradation du milieu (zone de rejets, piétinement, etc.).

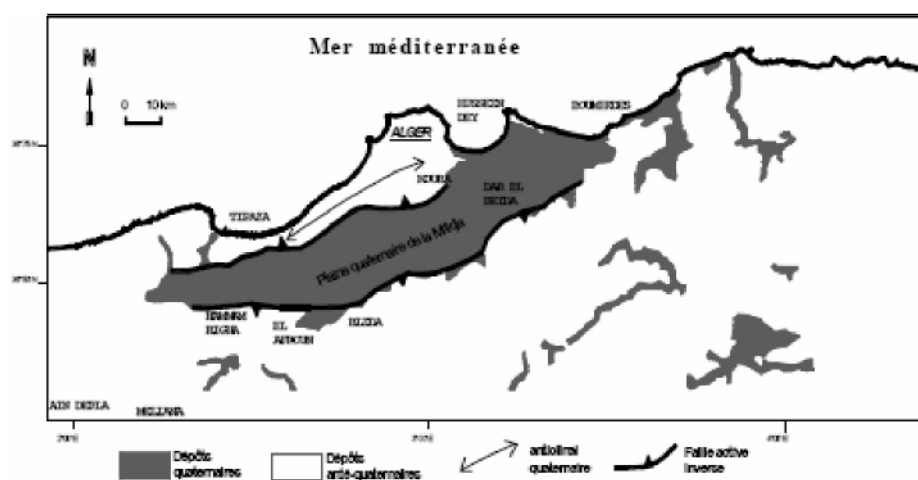


Figure.2.4.2.a : Carte montrant la zone PAC, notamment le bassin quaternaire de la Mitidja
 Source : Programme d'Aménagement Côtier (PAC) "Zone côtière algéroise" Maîtrise de l'urbanisation et de l'artificialisation des sols
 Projet d'aménagement Rapport Etude prospective de l'urbanisation- Phase 2 – Décembre 2004, p 22

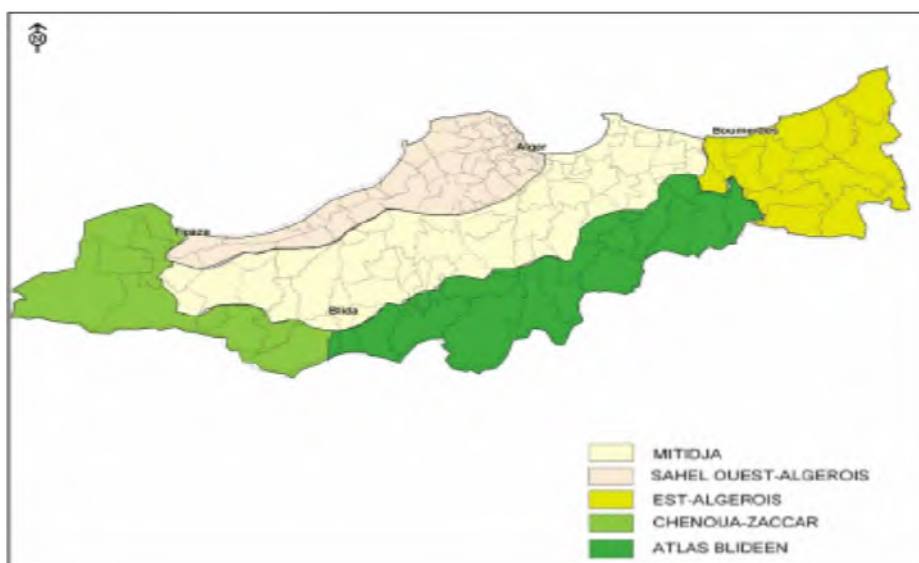


Figure.2.4.2.b : Les grands secteurs géographiques de la zone PAC (échelle originale: 1:500.000)
 Source : Programme d'Aménagement Côtier (PAC) "Zone côtière algéroise" Maîtrise de l'urbanisation et de l'artificialisation des sols
 Projet d'aménagement Rapport Etude prospective de l'urbanisation– Phase 2 – Décembre 2004

D'un point de vue physique et naturel, les baies de Bou-Ismaïl, d'Alger et de Zemmouri ouvrent sans discontinuité une façade maritime à un arrière pays littoral composé de trois zones naturelles distinctes mais fonctionnellement solidaires : la plaine de la Mitidja, les collines du Sahel et les plateaux côtiers. Dans ce contexte d'unité physiographique, où s'affichent à bien des égards des critères d'homogénéité, se singularise une interface terre-mer assez autonome à travers ses multiples aspects :

- flux sédimentaires et transits littoraux,
- circulation des masses d'eaux côtières avec son incidence sur la dispersion des polluants en mer et le déploiement de l'énergie des houles sur la côte,

l'écoulement des cours d'eau exoréiques déversant leurs apports solides et liquides dans un plateau continental circonscrit quasi totalement par l'étendue des trois baies.

Les investigations en vue d'aider à la compréhension de l'évolution de cette région côtière et des tendances qu'elles affichent ont besoin de s'effectuer au niveau de cette échelle physiographique. Toute opération (ou action) qui s'inscrit dans la durée et donc en conformité avec les objectifs du développement durable et d'une gestion intégrée, doit se projeter dans cette unité territoriale élargie.

Bien évidemment, on ne saurait perdre de vue que les projets à entreprendre pour le développement intégré de cette zone littorale restent aussi tributaires des actions qui seront

engagées pour la dynamisation des régions périphériques, comme celles de Chlef, Ain Defla, Médéa, Blida, Bouira et Tizi Ouzou et le développement à l'échelle du pays (ouvertures économiques sur l'extérieur). Ces contraintes et difficultés doivent être prises en compte dans les objectifs à retenir dans le cadre du PAC. La délimitation longitudinale de l'aire couverte par le PAC ne pose aucun problème. Elle est configurée par un linéaire qui s'étend de Cap Djinet à l'est, à la Pointe du promontoire du Chenoua à l'ouest, sur une distance d'environ 115 km. L'interfacialité terre - mer pose cependant le problème de la délimitation transversale, qui change selon les approches et selon les auteurs. Cette question pertinente de la définition du littoral et donc de sa délimitation a reçu plusieurs réponses. Pour la présente étude, il convient de s'appuyer sur le principe qui consiste à délimiter et à définir la zone littorale en rapport avec la problématique soulevée. Celle posée dans le cadre du PAC nous amène à la détermination d'une double zone. Selon un profil terre - mer on distingue :

- une partie terrestre côtière : Elle est composée des trois ensembles précédemment cités. Vers l'arrière pays, elle est délimitée par la ligne des piémonts qui annoncent les versants telliens. Le point le plus reculé est à environ 60 km du trait de côte ;
- une partie marine côtière : Elle couvre le plateau continental qui s'estompe juste au-delà de l'isobathe des 100 m. Cette délimitation vers le large se justifie par des raisons à la fois écologiques et territoriales.

La zone délimitée pour l'étude occupe une surface terrestre de 447 173 ha et des fonds marins de l'ordre de 80 000 ha, soit un total de 5 271,73 km². D'après le RGPH de 1998, la population y était de 4 267 727 habitants, dont 2 562 430 dans la wilaya d'Alger. Les 125 communes situées dans la zone du PAC comprennent :

- toutes les communes de la wilaya d'Alger,
- 25 communes de la wilaya de Blida,
- 24 communes de la wilaya de Boumerdès,
- 18 communes de la wilaya de Tipaza.

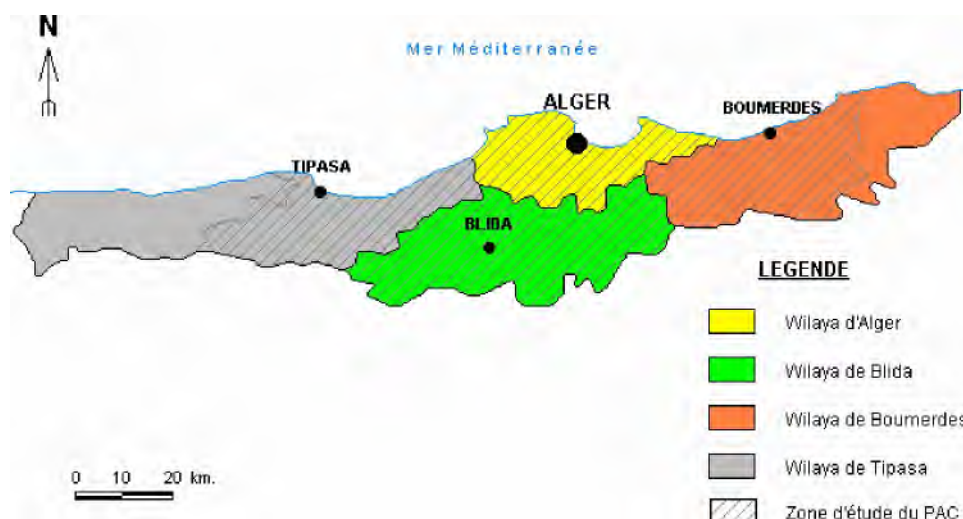


Figure.2.4.2 .c : Carte de délimitation de la zone d'étude du PAC

Source Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'environnement

^ Identification des thématiques et actions prioritaires

Le périmètre délimité pour le PAC de la zone côtière algéroise a pour principaux problèmes ⁴¹ :

- ➔ la maîtrise de l'urbanisation et de l'artificialisation des sols ;
- ➔ la lutte contre la pollution liée à l'assainissement et aux déchets solides ;
- ➔ la gestion intégrée des ressources en eau ;
- ➔ la protection des sites sensibles naturels et culturels ;
- ↵ la gestion intégrée des zones côtières.

De manière plus précise, il convient d'engager des actions, ainsi que de dynamiser le dispositif réglementaire et institutionnel existant et de promulguer à moyen et long terme de nouveaux textes pour:

^~ maîtriser et rationaliser l'occupation du littoral et ses zones côtières (délocalisation des activités et des implantations nuisibles), projeter les actions nouvelles en préservant l'intégrité des sites et notamment du rivage,

➔ empêcher ou tout au moins, réduire la dégradation du milieu côtier et marin (moyens adaptés pour lutter contre l'érosion, respect de la dynamique du rivage, dispositif efficace de lutte contre la pollution)

^ - réhabiliter les sites sensibles à valeur naturelle et culturelle permettant de préserver la diversité morphologique des zones côtières.

^ Stratégie du P.A.C

La stratégie du PAC de la zone algéroise diffère sensiblement des PAC déjà réalisés ou en cours dans le cadre du PAM. En effet, deux idées-forces ont sous-tendu le travail d'élaboration du programme ⁴² :

1. d'une part, identifier des secteurs critiques où des interventions de type curatif s'avèrent indispensables,
2. d'autre part, définir l'ensemble des mesures de type préventif (législation, réglementation, interventions, organisation de la participation, etc.) nécessaires à la sauvegarde du littoral dans une perspective de développement durable. C'est ainsi que le Gouvernement Algérien se servira du PAC, à partir des résultats de l'ensemble des activités du projet, comme outil de réflexion stratégique pour définir un programme opérationnel à moyen terme (5 à 10 ans).

^ .Principaux avantages escomptés du PAC

On escompte tirer de ce programme les principaux avantages ci-après :

- ➔ l'amélioration de l'état de l'environnement ;
- ✚ l'incorporation de considérations d'ordre environnemental dans les activités de planification du développement et dans le processus de prise de décision ;
- I' le renforcement des capacités nationales et locales à résoudre les divers problèmes développement/environnement ;
- I^c le transfert de connaissances de pays développés et d'organisations internationales compétentes aux institutions nationales et locales.

2.4.3. Le Plan d'Aménagement Côtier du M.A.T.E :

Le Plan d'Aménagement côtier ⁴³ du M.A.T.E est institué dans le cadre de la loi n°02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral⁴⁴. Sur le plan institutionnel, un Comité Interministériel du Plan d'Aménagement Côtier (C.I.P.A.C)

composé de représentants des différents ministères⁴⁵ impliqués dans la protection/gestion du littoral est mis en place, présidé le M.A.T. E. Il est chargé du suivi et de la coordination au niveau national de toute activité ayant un lien avec la protection et la valorisation du littoral, de l'évaluation et de la validation du plan. Au niveau local, une commission intersectorielle locale du P.A.C (C.I.L.P .A.C) composée de représentants des différentes directions de wilaya ; est installée dans chacune des 14 wilayas.

Les bureaux d'étude A.N.A.T⁴⁶ et C.N.E.R.U⁴⁷ ont été désignés pour l'élaboration des PAC des quatorze wilayas. Les rapports à réaliser sont organisés en deux phases :

1. la première phase consiste à l'élaboration d'un rapport de présentation et d'un ensemble de documents graphiques⁴⁸.

2. La deuxième phase consiste à l'élaboration d'un rapport⁴⁹ et d'un ensemble de documents graphiques⁵⁰ sera également réalisé. Les résultats du Projet du M.A.T.E se résume comme suit:

4 Une cartographie environnementale et foncière, qui servira de base à l'élaboration d'un système global d'information et permettra un suivi permanent de l'évolution du littoral ainsi que l'élaboration d'un rapport sur le littoral qui sera publié tous les deux ans

* Maîtriser et rationaliser l'occupation du littoral ;

Réduire progressivement la dégradation du littoral ;

➤ Réhabiliter les sites sensibles pour préserver la diversité des zones côtières ;

➤ Proposer une politique de gestion durable des zones côtières.

2.4.5 .Brève analyse des initiatives de GIZC initialement choisies

Le nombre de projets est estimé à 45, ils sont situés dans 15 pays méditerranéens sur un total de 18. Bien que les interventions aient été situées dans les zones côtières, 26 d'entre elles concernaient les zones côtières proprement dites alors que 6 se référaient spécialement aux zones humides situées dans les zones côtières, 6 concernaient des baies, 2 étaient situées sur des péninsules, 2 sur des îles, et 3 sur des complexes multi îles. Sur un total de 45 projets, 6 projets étaient mis en œuvre à travers de PAC du PAM, 14 étaient financés par METAP, 2 étaient mis en œuvre en utilisant à la fois les fonds des PAC et du METAP, 14 étaient financés par l'UE, alors que le solde était soutenu par d'autres sources nationales et internationales. Dans le bassin méditerranéen, la majorité (18) des initiatives de GIZC étaient conçues sous la forme d'interventions régionales et locales (pour des agglomérations urbaines), 10 étaient au niveau infranational (pour des régions et des districts) et 10 au niveau national (c'est-à-dire: pour le littoral national tout entier). Une

nouvelle catégorie a émergé pour les initiatives comportant un double niveau spatial. Six projets ont été conçus pour le niveau local mais partageaient également leurs expériences et leurs connaissances sous la forme d'un réseau (réseaux Posidonia et Ulixes 21) atteignant également ainsi un caractère régional. A cet égard, ils étaient regroupés dans une catégorie distincte.

En ce qui concerne la focalisation politique, vingt et une (21) des initiatives affichaient une approche intégrée forte, alors que les autres ne visaient que trois plates-formes politiques (c'est-à-dire: contrôle de l'urbanisation, biodiversité, tourisme). Les types d'actions effectuées sous les initiatives GIZC étaient surtout du domaine de la planification, de la participation, de l'augmentation de la sensibilisation et de l'organisation/renforcement institutionnel.

1 Ce terme est communément employé par les historiens et chercheurs qui s'intéressent à l'aménagement des fronts d'eau et semble avoir son origine dans l'ouvrage de Bruttomesso, Rinio (dir.), *Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water*, Città d'Acqua : Venice, 1993.- 351 p

2 Chaline, Claude, *Ces ports qui créèrent des villes*, edit. Harmattan, Paris 1994, pp. 71-102.

3 Op cit p 71-102

4 Op cit p 71-102

5 Rachel Rodrigues La ville et le port. Le réaménagement des espaces portuaires délaissés. – Thèse de doctorat, Paris, 1996

6 Thierry Baudoin les villes portuaires de l'hexagone vers l'international », in *Grandes Villes et Ports de Mer*, 1992

7 Claude Chaline , *Evaluation comparative du réaménagement des fronts fluviaux et portuaires en aire métropolitaine*, Rapport du LEDALOR. – Institut d'urbanisme de Paris, Paris, (version originale de « ces ports qui créèrent des villes ») 1989.

8 Vermeersch L., *La ville américaine et ses paysages portuaires entre fonction et symbole*. édit Harmattan, Paris 1998

9 Rachel Rodrigues La ville et le port. Le réaménagement des espaces portuaires délaissés. – Thèse de doctorat, Paris, 1996

10 Claude Prélenc, *Docklands de Londres,, habiter la ville portuaire*, édit London. Dock lands Development ,Londres 1997, page 30-39

11 Les plages, espaces fragiles du littoral et des zones S/Direction de la Préservation des Zones Marines, du Littoral et des Zones Humides., MATE, 2005

12 Les plages, espaces fragiles du littoral et des zones S/Direction de la Préservation des Zones Marines, du Littoral et des Zones Humides., MATE, 2005

13 Les plages, espaces fragiles du littoral et des zones S/Direction de la Préservation des Zones Marines, du Littoral et des Zones Humides., MATE, 2005

14 OTTMAN F Introduction à la géologie marine et littorale, Ed. Masson, Paris, 1965, p80

15 Les dunes constituent un élément essentiel de l'équilibre dynamique d'une plage dans la mesure où elles représentent une réserve de sable que les vagues déferlantes lors des périodes de grandes tempêtes viennent prélever leur sable. La quantité de sable ainsi prélevée va s'accumuler sous la forme de barres immergées qui seront des obstacles contraignant les lames les plus fortes à déferler plutôt en avant du rivage. Ce qui se traduit par un amortissement de leur impact sur le haut de l'estran.

Ce dernier est donc préservé de l'érosion. Les barres s'effacent doucement avec le retour du beau temps que les vagues plus (houles constructives) se chargent de remonter sur la plage. Ensuite, le vent en prélève une partie pour réparer les pertes de l'avant-dune et le profil antérieur à la tempête se rétablit progressivement, ce qui conduit à une nouvelle situation d'équilibre (In PASKOFF R., *Les littoraux : Impact des aménagements sur leur évolution*, Ed. Armand Colin (3ème Ed.), Paris, 1998, p. 91)

16 Les données de 1966 à 1998 sont fournies par les RGPH respectifs. Les projections horizons 2005 et 2010 sont effectuées sur la base d'une hypothèse moyenne.

17 Statistique ONS, 2002

18 L'aménagement touristique s'inscrit dans le cadre juridique Mini par l'ordonnance n°66-62 du 26 mars 1966 relative aux zones et sites touristiques ainsi que les décrets d'application. A cet effet, le Ministère du Tourisme propose un projet de décret portant création de zones d'expansion touristique en prévoyant des mesures diverses pour leur protection. Ce dernier a été promulgué en 1988.

19 2,79% pour le plan triennal ; 2,5% pour le 1^{er} plan quadriennal 1,11% pour le 2^{ème} plan quadriennal 0,85% pour le 1^{er} plan quinquennal 0,63% pour le 2^{ème} plan quinquennal

20 A. LAIHMAR. Du lancement à la relance. 1^{ère} Moudjahid du jeudi 2 août 1990, p.3

21 M.A.T.E., *Les plages, espaces fragiles du littoral et des zones côtières Saison estivale 2005*, rapport de la Direction de la Conservation de la Biodiversité, du milieu Naturel, des Sites et des Paysages/ M.A.T.E S/Direction de la Préservation des Zones Marines, du Littoral et des Zones Humides.

22 M.A.T.E, Les plages, espaces fragiles du littoral et des zones côtières Saison estivale 2005, rapport de la Direction de la Conservation de la Biodiversité, du milieu Naturel, des Sites et des Paysages/ M.A.T.E S/Direction de la Préservation des Zones Marines, du Littoral et des Zones Humides.

23 Op. cité p3...

24 Décret n°88-232 du 5 novembre 1988 portant déclaration des Z.E.T.

25 En plus des particularités naturelles, culturelles, humaines et récréatives propices au développement du tourisme et se prêtant à l'implantation et /ou au développement d'une ou plusieurs formes rentables de tourisme (en référence au décret n° 66 -75 du 4 avril 1966)

26 Conformément aux orientations de la Charte Nationale de 1986, l'Etat décide d'encourager le secteur privé national. La croissance économique par l'investissement privé est soutenue par une multitude de mesures d'encouragements et avantages financiers et fiscaux consacrés par la loi n°88-25 du 12 juillet 1988 relative à l'orientation des investissements économiques privés nationaux.

27 Il est consacré par le décret législatif n°93-12 du 5 octobre 1993 relatif à la promotion de l'investissement.

28 Les avantages de la privatisation sont nombreux, nous pouvons citer entre autres :

Rentrée dans les caisses de l'état de l'argent, aussi bien en devises qu'en dinars, et renforcement de la concurrence et de la compétitivité qui aura pour effet l'innovation et l'amélioration de la qualité des services.

Impact positif sur le budget de l'Etat dans la mesure où le Trésor Public n'aurait plus à soutenir les entreprises déficitaires et percevra par contre, des impôts et des taxes. Puisqu'une entreprise privée ne peut survivre que si elle est commercialement et financièrement rentable

29 Article 7 du décret législatif n°93-12 du 5 octobre 1993 relatif à la promotion de l'investissement

30 Décret exécutif n°98-70 du 21 février 1998 portant création de l'A.N.D.T et fixant ses statuts

31 L'A.N.D.T assure une mission de service public, chargée de :

L'accès à la Banque de données du foncier touristique et l'élaboration des études d'aménagement des Z.E.T et la prise en charge de leur développement ainsi que des cahiers des charges relatifs aux P.O.S de la partie aménageable des Z.E.T.

L'identification et la mise en valeur de nouvelles Z.E.T, (l'acquisition des terrains nécessaires destinés aux activités touristiques et de leurs dépendances ainsi que la viabilisation des terrains d'assiette des équipements touristiques.

32 Voir chapitre 1-6-2

33 Journal officiel de la République Algérienne n°7 du 16 février 1986, p. 184

34 Décret 63-403 du 12/10/1963 JO N°76 du 15 Octobre 1963

35 - La première orientation par obligation d'ordre général, est qu'il faut orienter l'extension des centres urbains existants vers des zones éloignées du littoral et de la côté maritime

- La deuxième orientation est dans l'interdiction de toute édification dans les sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel et touristique.

- La troisième orientation met l'Etat et les collectivités locales dans l'obligation d'encourager le transfert des installations industrielles existantes pouvant être préjudiciables à l'environnement côtier

36 PNUE/PAM/PAP: Livre blanc: Gestion des zones côtières en Méditerranée. Split, Programme d'actions prioritaires, 2001.

37 PNUE/PAM/PAP: Livre blanc: Gestion des zones côtières en Méditerranée. Split, Programme d'actions prioritaires, 2001.p 45

38 Plan d'action pour la Méditerranée.

39 Les activités préliminaires concernant ce plan ont démarré en 1995, aboutissant à la signature d'un « Accord relatif au P.A.C pour la zone côtière Algéroise » entre le Gouvernement Algérien et le P.N.U.E ? LE 07 Octobre 2001

40 Texte relatif à l'accord au P.A.C pour la zone côtière Algéroise» entre le Gouvernement Algérien et le P.N.U.E, LE 07 Octobre 2001, p4

41 Texte relatif à l'accord au P.A.C pour la zone côtière Algéroise entre le Gouvernement Algérien et le P.N.U.E, LE 07 Octobre 2001,p 10

42 Texte relatif à l'accord au P.A.C pour la zone côtière Algéroise entre le Gouvernement Algérien et le P.N.U.E, LE 07 Octobre 2001,p 11

43 Par commodité et pour éviter la confusion avec le P.A.C du P.A.M nous l'abréviation P.A.C / M.A.T.E

44 Dans ce sens, l'article 4 stipule que : «Dans les communes riveraines de la mer et afin de protéger des espaces côtiers, notamment les plus sensibles, il est institué un plan d'aménagement et de gestion de la zone côtière dénommé plan d'aménagement côtier qui comporte l'ensemble des dispositions fixées par les lois et règlements en vigueur et celles de la présente loi. Les conditions d'élaboration du plan d'aménagement côtier, son contenu, et les modalités de sa mise en œuvre sont fixés par voie réglementaire ». Bien que le décret d'application n'a pas été encore promulgué, sa mise en œuvre a entamée en décembre 2002, touchant tout le littoral algérien sur 1.200 km de linéaire côtier et couvrant 14 wilaya à façade maritime

45 Intérieur et Collectivités Locales, Ressources Eau. Industrie, Finances. Habitat et Urbanisme. Agriculture. Pêche et Aquaculture. Culture, et Communication Tourisme. Energie et Mines, Transports, Santé et Population, Enseignement supérieur et recherche scientifique et travaux publics

46 L'ANAT est chargé de l'élaboration des plans d'aménagement côtier des wilayes de Tlemcen, Ain Te mouchent, Oran, Mostaganem, Annaba, El Taref et Jijel.

47 Le CNERU est chargé de l'élaboration des plans d'aménagement côtier des wilayes de Chelef, Tipaza, Alger, Boumerdes, Tizi-ouzou, Bejaia et Skikda.

48 Carte de délimitation du périmètre d'étude au 1/25.000ème et au 1/10.000ème, ou 1/5.000ème pour chaque wilaya plans d'occupation des sols élément de composition du littoral, état du cadre bâti, densité de population, infrastructures.

49 Synthèse de recommandations, plan d'actions et aspects réglementaire

50 Carte des impacts au 1/5.000ème

CHAPITRE 03 EVOLUTION DES CYCLES D'OCCUPATION DU LITTORAL SAHELIEEN D'ALGER

3-1. Présentation du territoire du Sahel d'Alger

Le territoire du Sahel Algérois fait partie du complexe montagneux de l'Atlas Tellien. Ce relief se prolonge à une échelle régionale des monts de la Dahra à l'ouest jusqu'au massif kabyle à l'Est. Il s'agit d'un relief assez complexe et différentiel qui propose un étroit cordon littoral et des bassins intérieurs constituant la plaine de la Mitidja, comprise entre l'Atlas Tellien et l'Atlas littoral (le Sahel). Ce territoire long de 300 km environ est bordé au nord par la Méditerranée. La complexité du terrain due principalement à l'orogénèse et à l'intense érosion a donné naissance à des affleurements très variés nous mettant en présence d'une bande côtière déchirée par les flots et creusée de très beaux golfs. L'altitude du massif montagneux littoral est variée, par exemple le mont Chenoua (907 m) et le mont Bouzareah . (417 m).



Figure 3. 1.1 : Situation du sahel d'Alger dans le contexte régional

Source: Source AlgerMétropole Région-VilleQuartier -Contributionaudébat- EPAUAlger-SIAALStuttgart, 2000

3-1 -1. Le cadre orographique

Le Sahel couvre la majeure partie littorale du territoire d'Algérie. Il est d'une largeur inégale allant de 4 km à 20 km et s'étale sur une superficie de 50 000 ha. Cette première unité géographique est délimitée par le massif de Bouzareah à l'est et le massif de Chenoua à l'ouest. L'ensemble du Sahel sépare la plaine de la Mitidja de la mer et présente :

- Une zone de collines et de replats de faibles pentes qui varient de 3 à 15 %
- Une zone de plateaux très vallonnées avec les plateaux de Bouchaoui (ex La Trape) au nord-ouest, Ouled fayet au sud et Ain Beniane au nord-est et de Mahalma au sud-ouest.
- Une zone côtière composée d'une cote sablonneuse (Sidi-Ferruch, Moretti, Zeralda), d'une cote rocheuse s'étendant de la pointe SidiEl-Kettani jusqu'à Ecrata (Sidi-Ferruch) avec de très belles criques (La Pointe Pescade, Bains -Romains) et enfin, de La baie d'Alger s'incurvant en croissant d'El-Kettani au cap Matifou (Tamendfoust) .2
- Ce territoire présente à l'extrémité Nord Est, sur le prolongement des collines du sahel et sur les bords de l'Atlas Mitidjien³ un bombement dont l'altitude ne dépasse pas 80m.



Figure.3.1.2 : Le relief du sahel et de son environnement immédiat (Le Sahel d'Alger et l'Atlas Mitidjien)
Source : Source Alger Métropole Région- Ville Quartier - Contribution audébat- EPAU Alger- SIAAL Stuttgart, 2000

3-1-2. Le réseau hydrographique

Le territoire du Sahel Algérois est traversé par deux importants cours d'eau de grande envergure territoriale. L'oued El Harrach à l'est et l'oued Mazafran à l'ouest, se rencontrent en fer à cheval et forment des oueds au régime intermittent. Ce réseau hydrographique qui connaît par fois des fortes crues lors de la saison des pluies. Les pentes commandent le ruissellement des eaux et les crêtes dessinent les lignes de partage des eaux superficielles .4

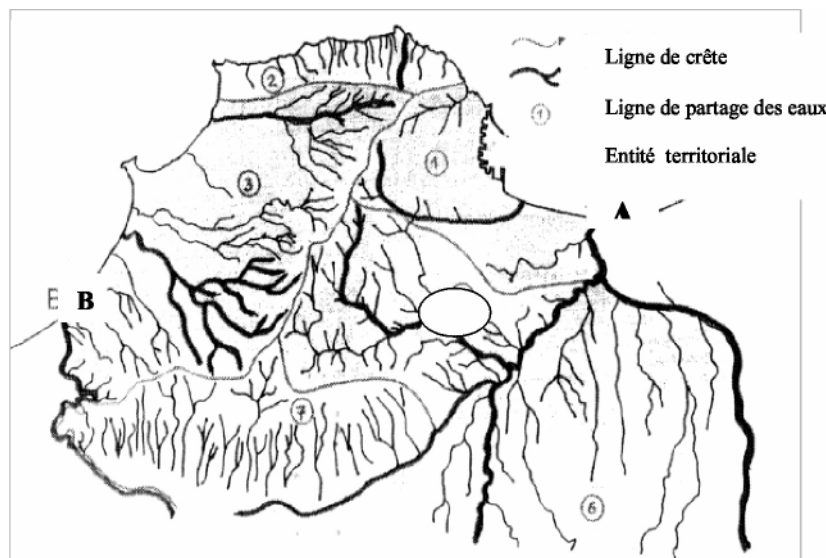


Figure.3.1.3 : Réseau hydrographique du sahel d'Alger
Source AlgerMétropole Région–VilleQuartier–Contributionaudébat- EPAUAlger-SIAALStuttgart2000

3-2. Processus de formation et de structuration du territoire historique du Sahel d'Alger

Les documents de Franc Julien ⁵ et ce lui Alger Métropole Région – Ville Quartier – Contribution au débat - ⁶, restent la référence de base pour cette partie de travail, vue que les document consultés relatifs à l'histoire du sahel avant l'occupation Française sont moins abondants par rapport au ouvrages de la période coloniale et ils ne permettent pas de reconstituer, dans le détail, le passé de ce territoire du Sahel. Le territoire du Sahel n'est pas à comprendre seulement comme un support géographique et physique impliquant la forme urbaine de l'établissement, mais aussi comme une conjugaison de plusieurs paramètres anthropologiques, historiques et économiques. La structuration du réseau de communication, de production et d'exploitation a déterminé le développement urbain de ce territoire à travers l'histoire. L'existence d'un parcours qui traversait le territoire peut être interpréter comme l'origine de la structuration du territoire « en voie d'humanisation ». La règle général e postul e que du fait qu'une aire soit traversée par un parcours, elle accueillera plus tard une production, donc un établissement. Le processus de structuration du territoire propose deux cycles essentiels⁷ :

- Le cycle de formation - la période antique

La double vocation, locale et régionale, de l'établissement d'Alger, acquise des l'époque romaine, était conditionnée par le développement d'un réseau de communication qui a dû

s'adapter a un relief assez complexe et différentiel. Ainsi, on divise ce réseau de communication en un réseau primaire à vocation provinciale avec un plus ample système de parcourance et un réseau secondaire a usage local. Nous reconnaissons une chronologie dans la formation des parcours⁸.



Figure 3.2.(1) : Structuration du sahel d'Alger pendant la Période antique

Source: Source Alger Métropole Région-VilleQuartier-Contributionaudébat- EPAUAlger-SIAALStuttgart2000

-Première phase :

On assimile cette période historique dans la région centrale du Maghreb à la période néolithique et aux premiers états libyques. L'occupation pré- romaine de l'arrière-pays par des sites libyques, tels que : Sufasar, Tigava-Castra et Castellum-Tingitanum (actuel Chelef), se présente comme une série de villes disposées régulièrement dans un chapelet de bassins intérieurs nettement individualisés. L'ensemble constitue un couloir de plaines entre l'Atlas Tellien et l'Atlas littoral (le Sahel de Tipasa). Cependant, un autre axe littoral terrestre (actuelle RN 11) reprend la série des comptoirs phéniciens dressés par leur système de «cabotage». Entre ces deux axes parallèles, des lignes perpendiculaires tracées essentiellement par des chemins de crêtes viennent, en tant que parcours synthétiques, assurer la liaison entre ces établissements portuaires et leur arrière-pays. En général, le parcours de crêtes constitue un chemin naturel offrant plusieurs avantages : contrôle, sécurité et commodité. Le centre de ces « oscillations » embrassait l'extrémité occidentale du large éventail de l'Atlas Tellien, dont l'unique seuil a la plaine de la Mitidja, du cote oriental, fut situe a proximité de l'actuelle « l'Arbaa »⁹.

- Deuxième phase :

Afin de renforcer l'urbanisation préexistante, l'empereur Jules Auguste fonde d'une part quatre colonies sur le littoral : Cartenna (Tenes)-(iruirgu (près de Gouraya), le Castellum de Mazafran, la colonie Aelia Augusta Tipasensium a l'embouchure de l'Oued Mazafran et Rusguniae (Tamendfoust) sur le cap Matifou ; et d'autre part des colonies dans l'arrière-pays : Aquae calidae (Hammam Righa), Castellum Tingitanum (sur les ruines de cette dernière) et Auzia (Sour-El-Ghozlane). Le parcours de crête est complété par un autre parcours a mi-hauteur, puis par un fond de vallée afin de relier les établissements ex-nihilo situés dans la plaine et pour maîtriser encore davantage le territoire. Des lors, le parcours de piedmont se situe en parallèle au chemin de crête principal et reprend dans le sens de sa largeur méridienne le dessin des flancs montagneux de l'Atlas Blideen.

- Troisième phase :

La consolidation de l'empire de Rome sur le territoire nord-africain se traduit par la reprise et l'amélioration de la structure viaire avec de grands travaux d'ouvrages d'arts : ponts, viabilisation et indications routières par des bornes milliaires ; en plus, une meilleure irrigation d'autres parcours fond de vallée principaux vers la plaine de la Mitidj a. Le parcours de crêtes local qui court sur le Sahel d'ouest en est n'atteint pas un grade élevé de parcourance et garde son caractère de desserte secondaire.

- Quatrième phase :

Les colonies Juliae Augustae peuvent fournir des indications historiques se résumant en la refondation d'une centuriation agraire, l'édification de fermes d'exploitation agricole (village rustication) et la création de castella pour les vétérans de l'armée romaine en guise de récompense a la fin de leur carrière. «A El Hadjeb, près de Mouzaia qui se trouve a 25 km a vol d'oiseau au sud-est de Tipasa, est située une importante agglomération romaine, dont le nom n'est pas certain, mais qui paraît bien être le castellum Elephantara mentionné par un géographe de Ravenne sur la route reliant Tubusuptu a Aquae Calidae ». Ce dernier est a quelques kilomètres de la présumée Bida Colonia (actuellement Blida). Cependant, des pistes qui descendent de l'Atlas du Sahel vers les divers bassins hydrographiques reliant la ligne de crêtes locales du Sahel au parcours piedmont de l'Atlas Blidéen. Une multitude voies secondaires assurent la liaison locale d'Icosium aux terres agricoles intérieures et aux agglomérations avoisinantes¹⁰.



Figure.3.2.(2) : L'Algérie Romaine d'après S. Gsell

Source: HISTOIRE DES COLONIES FRANÇAISES - Tome2 ALGÉRIE - LIVRE II - CHAP. III page 14

- Le 2^{ème} cycle – le cycle de consolidation

- Première phase: La période berbère

Le prince maure Firmus se révolte contre l'administration romaine et met en 370 après. J-C. Alger à sac. Lors du passage des Vandales venus d'Espagne par le détroit de Gibraltar, la ville est pliée et ravagée. La dislocation de la structure territoriale du sahel entraîne un déclassement des villes côtières (telles que : Cherchell, Tipaza, Alger) jugées sans doute comme trop exposées : la région reste jusqu'au 10^{ème} siècle mal contrôlée par les états du Maghreb central, s'annonce alors une période d'abandon et de dispersion des habitants dans la campagne où ils peuvent subsister grâce aux fruits de la terre et à l'abri de l'insécurité qui règne au sein de la cité

Le grand territoire du Sahel fut investi et habité depuis toujours par des tribus berbères, dont on trouvait jusqu'à l'avènement colonial: la tribu des Beni-Khelil dans la région de Zeralda et la tribu des grands cheragas, celle de Mahelma et celle des Zouaou installée sur les lignes de crêtes. Après le 12^{ème} siècle, Alger des Banu Mezghanna réussit à préserver son activité commerciale grâce a son port. Les écrits des géographes de l'époque, tels que El-Bekri, El Idrissi, El-Muquadassi, attestent du rôle mineur qu'elle joue dans ce grand territoire du Sahel, mais insistent tous sur ses cours d'eau douce et ses produits agricoles cultivés par les tribus berbères. Notons qu'après plusieurs siècles d'abandon, la plaine de la Mitidja est devenue marécageuse et infranchissable. Les tribus se cantonnent sur le massif Blideen ou sur le Sahel et entretiennent leurs parcelles sur les terrains à faible pente. Alger est a cette époque structurée selon un premier axe littoral la reliant a l'ouest a Cherchell et a l'est a Bejaia. Le second axe est présumé être le parcours de crêtes local du Sahel qui descend vers Mouzaia pour reprendre les hauteurs de Oued Djer afin de se rendre à Achir (capitale des Zirides) près de Medea. Alger se trouve dorénavant au carrefour de plusieurs routes caravanières qui acheminent divers produits destinés à l'exportation via

son port.¹¹



Figure.3.2.(3) : Structuration du sahel d'Alger pendant la Période Berbère
Source: Source Alger Métropole Région-Ville Quartier-Contribution audébat- EPAU Alger-SIAAL Stuttgart 2000

- Deuxième phase: la période Ottomane

Le territoire algérien sous l'occupation ottomane était divisé en trois provinces comprenant à l'ouest le Beylik du Ponant, à l'est le Beylik du Levant, au centre le Beylik du Titeri. Le territoire d'Alger est restreint à une circonscription administrative appelée Dar El Sultane permettant une meilleure gestion. Le Dar El Sultane atteint à l'ouest les gorges de l'Oued Djer, dont le poste de contrôle militaire fut à Ariotia (actuellement Ain El-Turqui) sur le piedmont du mont Zeccar¹². Alger et la Mitidja qui composent le Dar El Sultane sont dirigés par un Agha qui relève directement du Dey.

La structure territoriale héritée repose sur un contrôle exercé sur les régions peuplées de tribus berbères redevables d'un impôt de plusieurs centaines de pièces d'or par an.

Les Turcs n'ont occupé que quelques postes de surveillance. Ils laissèrent les populations rurales entre les mains des féodaux et confréries religieuses, dont les exigences les poussèrent très souvent à la révolte. Les seuls établissements urbains proches d'Alger demeurent Blida qui contrôle la plaine de la Mitidja, Kolea contrôlant le Sahel et Cherchell plus loin contrôlant le Chenoua et l'Atlas littoral des Beni-Menacer. Le Sahel d'Alger reste inexploité à part le « Fahs d'Alger »¹³ qui environne la ville : « C'est une région en ravin et racaille, hérissée de brousses et de palmiers nains et abandonnée aux hyènes et aux panthères ».

Cette campagne était tantôt couverte d'une végétation luxuriante et tantôt sauvage. On

retrouvait trois types d'habitations¹⁴, la tente des éleveurs, la hutte des khammès et la maison du Fellah (Dar). La tente des éleveurs se localisait dans les parties Sud et Ouest de Dar Soltan et était présentée par les groupements de tribu Mahzen. Le second type était la hutte ou cabane connue plus tard sous le nom de gourbi. Ces cabanes se concentraient près des terres collectives des Djemaa de l'Atlas Mitidjien et sur les collines du Sahel.

Le troisième type «Dar », est reparti à travers la plaine de la Mitidja et les collines du Sahel, Ces maisons se trouvaient souvent au milieu de leur culture se regroupaient en hameau près des terre cultivés. Les outhans de la régions du Sahel Algérois sont : Dar soltan, et les trois beyliks, on observe à l'ouest la ville de Cherchell et le territoire de la tribu de Beni Menasser¹⁵ Le réseau routier provincial est maintenu en période turque. Par ailleurs, un réseau de voies secondaires qui mènent aux diverses exploitations agricoles du «Fahs d'Alger » se développe.

Des fortifications et plusieurs édifices utilitaires jalonnent les différentes routes qui conduisent à Alger. A quelques encablures de la vine d'Alger, la ou se rencontrent les caravansérails, des abreuvoirs, fontaines et cafés (par exemple : Cafés de Ben Aknoun ; dHdray) offrent un lieu d'escale et de repos au caravanes marchandes.¹⁶



Figure.3.2.(4) : Structure des Outhans
dans la Région d'Alger

Source Kaddache M, L'Algérie durant la période



Figure. 3.2.4.(5) : Structuration du sahel 'Alger Pendant
la Période Ottomane

Source AlgerMétropole Région – Ville Quartier

Nous remarquons en cette période qu'Alger est structurée selon un axe littoral (actuelle RN11) qui la relie du côté ouest à Cherchell et à l'est à Constantine, la capitale du Beylik du Levant. Au sud on reconnaît un parcours de plaine qui la relie à Blida et un second parcours synthétique à l'altitude variée reliant Alger à Sour-El Ghazlane. C'est par la porte de l'actuelle « L'arbaa » que communique une voie qui entre dans l'étroit bassin de l'Isser et mène aux vallées intérieures du Tell où se cantonne un poste de contrôle militaire. Dans la petite ville de Kolea on se rend toujours en empruntant le parcours de crêtes du sahel¹⁷.



Figure.3.2.(6) : L'Algérie pendant la période Tuque

Source: d'après L. Rinn , Histoire des Colonies Françaises - Tome2 Algérie - Livre II - Chap. III Page 62

- Troisième phase: la période coloniale Française

L'expansion coloniale française en Algérie s'inscrit dans un plan d'exploitation économique des richesses de l'Algérie. Ainsi, plusieurs projets de colonisation et d'organisation agricole des grandes plaines de la Mitidja et du Sahel d'Alger sont abordés dès 1840. On attribue aux colons des terres mises sous séquestre. La fondation de nouveaux centres de colonisation démarre dès 1842 afin de renforcer la présence coloniale, d'envelopper les habitations isolées du Sahel et du Fahs d'Alger et d'exploiter de nouveaux territoires conquis. Cela se déroule dans trois anneaux » autour de l'établissement d'Alger ¹⁸ :

Le premier comprend Kouba, Birkhadem et Dely-Ibrahim sont des établissements qui existent depuis l'époque ottomane. A partir de 1842 (zone du fahs) ¹⁹. Ils seront renforcés par trois nouveaux établissements de colonisation : Draria, El. Achour et Cheraga.. Draria et El Achour ont été implantés entre Birkhadem et Dely-Ibrahim, tandis que El Achour et Cheraga entre Dely-Ibrahim et la mer. Kouba . et Hussein Day furent reliés par un parcours. Tous ces centres devaient être reliés entre eux afin de faciliter la communication et l'accessibilité.. Le deuxième anneau comprend dès 1843 Saoula, Baba-Hassan, Ouled Fayet qui seront consolidés plus tard par la création de Staoueli (1843) et Sidi-Ferruch (1845) afin d'exploiter les plaines littorales. Le troisième anneau est plus éloigné du premier avec les centres de colonisation de Douera (1842), Crescia (1843), St. Ferdinand et Ste. Amélie (1843), Zeralda (1844) et Mahelma (1844) qui viennent densifier le peuplement du territoire du Sahel. Ainsi, une nouvelle logique de structuration territoriale commence ²⁰.



Figure.3..2.(7) : Concentration des villages de colonisation du Sahel d'Alger autour des centres existants

Source: Cote, Marc, L'Algérie ou l'espace retourné, édit Média Plus, Algérie, 1993, Fig. N° 26, p159

Or, la plaine littorale à l'est de la baie d'Alger avec ses pentes trop faibles et ses sols lourds, d'où le risque d'inondation, n'intéressent que peu les colons français qui pratiquent

une exploitation extensive. On se déplace a Maison Carrée (El Harrach) pour fonder de nouveaux centres de colonisation, tels que : Fort de l'Eau (Bordj El Kiffan - 1850), Reghaia (1854) et Sidi Moussa (1852). Le réseau de communication reprend en partie la structure viaire préexistante du temps ottoman et propose de nouvelles voies a chaque création d'un nouvel établissement colonial. L'établissement urbain d'El Harrach « Maison Carré » avait occupé dès l'époque ottomane une place importante, car le franchissement du cours d'eau d'El Harrach était seulement possible au niveau naturel du « gué de Constantine », dont le nom indique parfaitement la destination des voyageurs²¹. A l'époque coloniale, le franchissement artificiel de ce cours d'eau devient possible grâce a la construction de trois ponts différents répondant a la nécessité de structuration territoriale de la partie est d'Alger et au fort besoin de création de nouveaux centres de colonisation. La ligne du chemin de fer vient renforcer la structure territoriale et assure une meilleure fluidité du transport des marchandises vers le port d'Alger²².



Figure.3.2.(8) : Structuration du sahel d'Alger pendant la Période Coloniale
Source AlgerMétropole Région- Ville Quartier -

Contribution au débat- EPAU Alger - SIAAL Stuttgart2000



Figure.3.2.(9) : La colonisation du Sahel et de la Mitidja d'après H.de Peyerimhoff
Source: HISTOIRE DES COLONIES FRANÇAISES – Tome2 ALGÉRIE - LIVRE II - page 206



Figure.3.2.(10) : Les villages de Colonisation (1830-1847)

Source HISTOIRE DES COLONIES FRANÇAISES - Tome2 ALGÉRIE- LIVRE II - CHAP. III page 262



Figure.3.2.(11) : Les villages de Colonisation (1848-1851)

Source: HISTOIRE DES COLONIES FRANÇAISES - Tome2 ALGÉRIE - LIVRE II - CHAP. III page 282



Figure.3.2. (12): Les villages de Colonisation (1871-1880)

Source: HISTOIRE DES COLONIES FRANÇAISES - Tome2 ALGÉRIE - LIVRE II - CHAP. III page 398

- Quatrième phase : la période contemporaine

La structure territoriale héritée s'est maintenue, mais notons quand même qu'elle s'est consolidée surtout par un réseau d'autoroutes et de voies express disposées en rocade autour d'Alger. L'extension des implantations territoriales et la fondation de nouvelles agglomérations urbaines (cas de la nouvelle ville de Mahelma Sidi Abdellah) sont principalement dues à la forte demande en logements suite à la croissance démographique, mais reflètent également une politique de décongestion » de la capitale Alger qui vise à créer des centres satellites qui graviteront autour du noyau d'Alger²³.



Figure.3.2. (13) : Structuration du sahel d'Alger pendant la Période contemporaine
Source Alger Métropole Région- Ville Quartier - Contribution au débat- EPAU Alger - SIAAL Stuttgart2000



Figure.3.2.(14) : Carte d'occupation au sol du Sahel d'Alger

Source AlgerMétropole Région- Ville Quartier - Contribution au débat- EPAU Alger- SIAAL Stuttgart2000

Conclusion

Le sahel d'Alger est le produit de la superposition et de la stratification de divers ordres urbanistiques et modes d'occupation spatiale. Elle résulte d'un ordre naturel - l'élément premier - sur lequel s'est greffé l'ordre humain.

3-3 Expérience urbanistique de transformation des zones côtières du sahel P.O.G d'Alger 1975 / P U D d'Alger 1980 / P D A U d'Alger 1991/

La lecture des instruments d'urbanisme et de l'aménagement mis en place en Algérie, ces trois dernières décennies traduisent les différentes mutations socio-économiques du pays. Elle nous permet de saisir l'évolution de la problématique urbaine. Après l'indépendance les préoccupations fondamentales de l'état étaient axées essentiellement sur

l'industrialisation en tant que base de la nouvelle économie nationale. Ainsi les problèmes de l'urbanisme et l'aménagement urbain ont été différé jusqu'au milieu des années soixante dix (70). A ce sujet nous notons qu'une première expérience urbanistique à doté Alger d'une esquisse d'aménagement établie par le COMEDOR aboutissant sous la forme d'un Plan d'Organisation Générale (P.O.G.) en (75). En 1967, le « PUD » (Plan d'Urbanisme Directeur) a été réintroduit à la planification physique bien qu'avec un cadre légèrement modifié : le transfert de la responsabilité au « communes » (journal officiel de la république Algérienne, 1967). L'intégration de la planification physique à la planification nationale a été affirmée par la circulaire C2 PMU en 1974 qui ont présenté le « Plan de Modernisation Urbaine » (PMU) à la planification physique. Elle a indiqué que tandis que la « PUD » constituait le guide physique de l'action, et exerçait des commandes légales sur l'utilisation de la terre la construction, le PMU était principalement «des investissements d'une hiérarchisé de programme » et qui a permis le fonctionnement du PDU par la fourniture du cadre financier. L'instrument principal de la commande physique, est «le permis de construire », qui a été présenté en Algérie par les Français en 1955, a été réaffirmé en 1975 (journal officiel de la république Algérienne, 1975). Chaque «permis de construire » est d'abord examiné pour assurer sa compatibilité avec la PUD et puis pour sa conformité avec les normes de planification contenues dans le décret 75-110.

- Plan d'orientation Générale: P.O.G. ²⁴

Après l'indépendance, Alger a continué à s'imposer non seulement comme premier centre régional mais également en tant que national Il est important de rappeler la mobilité de la population algérienne, durant cette période engendrée par l'occupation des villages de colonisation de la Mitidja et du Sahel d'Alger. Le déficit en logements a induit à la vente des terrains d'où prolifération des bidonvilles autour de la périphérie d'Alger et sur les terres de la Mitidja sans respect de la législation, cette urbanisation anarchique est en partie l'héritage de la période coloniale. La présence des zones industrielles a encouragé l'attraction et la sédentarisation de la population, de ce fait le développement de l'industrie a été propagé sur l'ensemble du sahel, cette action est due à deux processus de développement parallèle, du secteur privé et du secteur étatique qui coexistait déjà. On note ainsi l'industrialisation de la Mitidja centrale à partir de l'initiative citadine et en particulier le dynamisme de l'agglomération urbaine de Blida ; l'industrialisation de la Mitidja orientale, action des sociétés nationales et la localisation de leurs grandes unités de production qui a resserré les liens entre la plaine et la capitale (Sahel d'Alger) et la non

industrialisation de la Mitidja occidentale située à l'écart de l'extension d'Alger, qui était resté rurale.

L'Est de la Mitidja a connu l'installation de plusieurs usines, encourageant ainsi l'immigration vers cette zone. La main d'oeuvre se retrouvait détournée des exploitations agricoles vers le secteur industriel. D'après l'étude du CNERAT²⁵, dix communes dans cette zone illustrent la localisation des activités industrielles dans la Mitidja orientale. Cette étude recouvre les communes ci après : De l'oued El Harrach à l'oued Boudouaou (44 000 ha), Dar el Beida, Rouiba, Réghaia, Boudouaou, Sidi Moussaa, Meftah, Khémis el khachena, Ouled Moussa, Bougara et l'Arba .

L'absence des instruments de contrôle et d'orientation a engendré des problèmes qui ont bloqué le fonctionnement urbain de la capitale²⁶. Les dispositions prises dans le cadre de cette politique de planification se résument en deux points ; une orientation territoriale qui devait fixer la population dans les campagnes hors d'Alger et freiner l'exode rurale vers la capitale et une orientation locale propre au territoire de la plaine de la Mitidja qui avait pour objectif en premier lieu la préservation des terres agricoles et la réduction de la pression démographique.

Pour traiter cette situation des plans d'aménagements ont été proposé pour Alger durant cette période et qui nous semble important à citer car leurs objectifs commun était de décongestionner le grand centre urbain d'Alger et d'éviter la disparition des terres agricoles, nous rappelons le COMEDOR, le plan d'orientation général, le PUD et enfin le PDAU.

En 1969, le gouvernement a créé le COMEDOR²⁷ Composé par une équipe pluridisciplinaire internationale, qui a commencé d'abord par l'élaboration du « Schéma de structure d'Alger » en 1970 et qui s'est alors développé en POG en 1975²⁸.

Le Plan d'orientation général (P.O.G) a retracé les grandes lignes d'Alger pour l'an 2000²⁹, une agglomération de 3,5 millions d'habitations allégées sur 30 km de chéraga à Rouiba. Le P.O.G a proposé le développement de la ville vers l'est, avec la création de nouveaux pôles monofonctionnels spécialisés. Ce plan propose d'augmenter le rôle de la ville par la construction de différents projets prestigieux. Par conséquent beaucoup d'architectes célèbres tels que Niemeyer, Bofill, et Pouillon ont été invités à travailler sur l'image d'Alger, capital de l'Algérie indépendante. C'était pendant l'exécution de ce plan que le premier projet de Revalorisation du Casbah a été élaboré (1976-1981) par un «agence de l'atelier de la Casbah» en collaboration avec l'UNESCO. En optant pour un développement vers l'est, le COMEDOR n'a apporté aucune nouvelle solution à

l'extension de la ville. En fait cette extension a été déjà commencée par les différents plans développés pendant la colonisation française et particulièrement par le « plan De Constantine »³⁰ qui a proposé la création du nouveau pôle industriel de Rouiba/Reghaia, et la nouvelle capitale administrative située au noir de Rocher (maintenant Boumerdes). Cependant, le développement de la ville vers l'est était si étendue que le Mitidja, qui représentait un potentiel agricole le plus riche d'Alger et ses environs commençaient à être sérieusement menacés et pour protéger ces terres agricoles, il fallait décongestionner Alger et éviter le flux migratoire sur la Mitidja.

Ce plan a été remis en cause sous prétexte de la disparition des terres agricoles, néanmoins certains projets du POG ont été réalisés dont l'autoroute Est, la rocade Sud et leurs radiales. Le développement du chemin de fer reliant l'Est et l'Ouest du pays devait arrêter l'extension des centres urbains vers la Mitidja et la déviation du flux migratoire sur une ceinture d'urbanisation a été établie sur le piémont de l'Atlas Mitidjien par la création de quatre agglomérations de 300 000 à 70 000 hab. (Hadjout, Blida, l'Arba, Bordj Menaël) et complétées par des villes moyennes de 30 à 50 000 hab. Ce plan fut suspendu en 1980 et le CNERU a proposé un nouveau PUD.

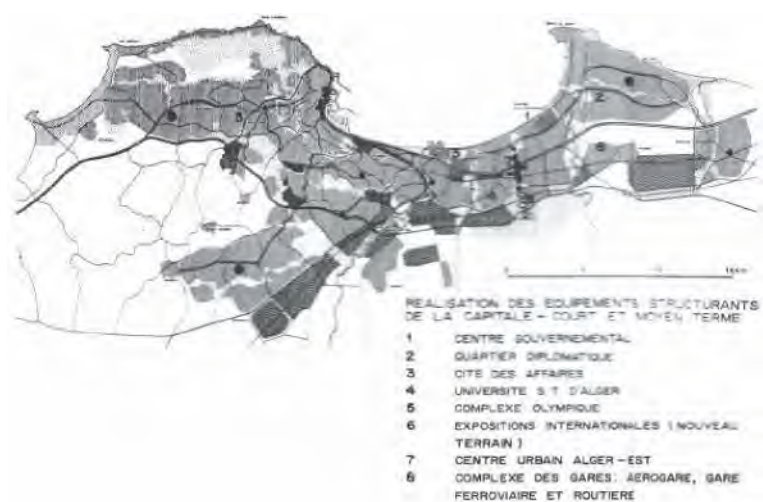


Figure .3.3.(1) : Agglomération d'Alger. Principaux équipements prévus dans le Plan d'Orientation Générale du COMEDOR 1975.

Source COMEDOR Plan d'Orientation Générale pour le Développement et l'Aménagement de l'Agglomération d'Alger, in Revue d'aménagement et d'urbanisme, n°02 juillet 1976



Figure.3.3.(2) : Agglomération d'Algier. Horizon 2000: Les groupements de quartiers d'après le Plan d'Orientation Générale du COMEDOR 1975.

Source COMEDOR Journée d'information sur le Plan d'Orientation Générale pour le Développement et l'Aménagement de l'Agglomération d'Algier, 1976

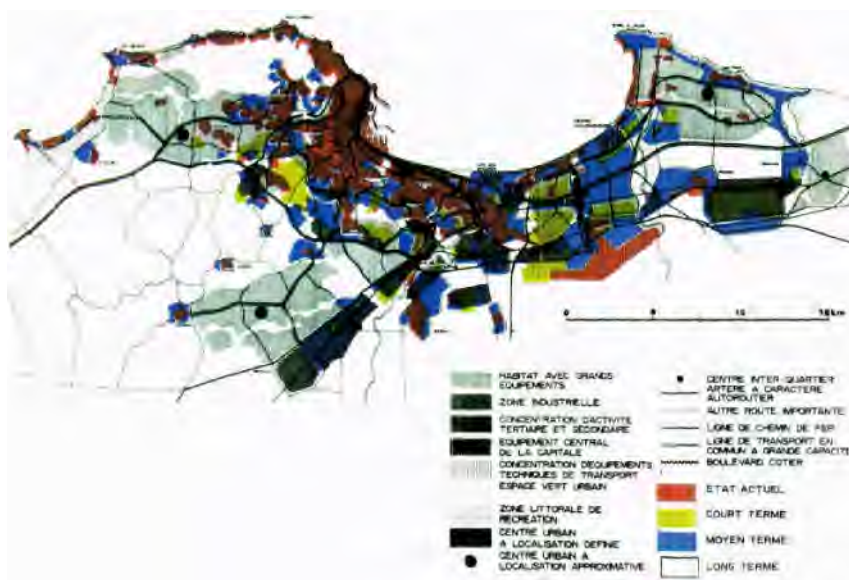


Figure.3.3.(3) : Agglomération d'Algier. Horizon 2000 : Le développement de la ville prévus dans le Plan d'Orientation Générale du COMEDOR 1975

Source COMEDOR Journée d'information sur le Plan d'Orientation Générale pour le Développement et l'Aménagement de l'Agglomération d'Algier,

- Le PUD, 1981/1983, et la prolongation d'Algier vers l'occidentale Périphérie :

Le plan d'aménagement et d'urbanisme d'Algier (PUD) ³¹ a remplacé le POG, son objectif était de maîtriser la dynamique urbaine par l'affectation des sols, le tracé des grandes infrastructures, l'organisation des transports, la localisation des services et activités importantes ainsi que les zones préférentielles d'extension et de rénovation ³². Par décision politique et sur proposition du BNEDER pour préserver les

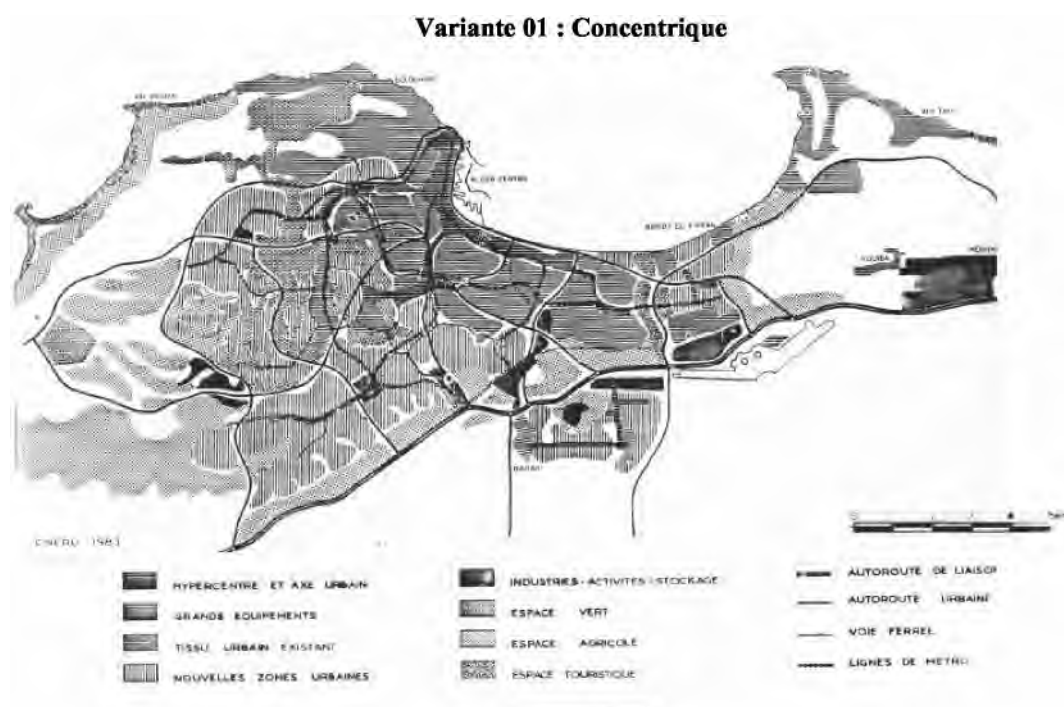
excellentes terres agricoles de l'Est., l'extension d'Alger a été orientée vers le Sud-Ouest. Ce périmètre inclut principalement le "Sahel". Il est limité à l'Ouest par la ligne allant de Cheraga, Mahelma à Douera; en passant par Ouled Fayet-Souidania, et au Sud par les premiers contreforts du piémont du Sahel parallèlement à la RN. 11. A ce périmètre et prenant en compte l'ensemble des potentialités pour préserver l'agriculture, il a été proposé d'ajouter les grandes enclaves agricoles de Bab Ezzouar et Baraki pour lesquelles, une urbanisation sélective a été proposée. Ce choix est justifié par plusieurs niveaux de préoccupations :

- la recherche de l'unicité et de la compacité de la ville
- la difficulté du contrôle urbanistique sur ces enclaves
- la difficulté du travail agricole sur des parcelles éclatées, la pollution urbaine et les déprédations qui influeront sur la rentabilité de ces terres.
- le début de mitage notamment sur les terrains privés.

Un autre compromis est suggéré et concerne l'arrière-pays de Ain Beni an qui, compte tenu de son très fort mitage ainsi que du déficit déjà évoqué en matière de centre d'animation touristique, pourrait si l'option est prise, connaître un développement important. L'ensemble du territoire ainsi étudié couvre une superficie de 38 830 ha qui ne sont pas tous proposés à l'urbanisation.

La conclusion majeure découlant de cette définition du périmètre du P.U.D est qu'il ne pourra s'étendre dans l'avenir que sur les plaines de la Mitidja au Sud et à l'Est, sur la plaine littorale de Staouali et Zeralda à l'ouest. Le plan propose également la création du ZHUN³³ (Zones d'habitat urbaines Nouvelles), la restructuration du Casbah et la création de nouveaux centres de loisirs. « Le PUD vise à maîtriser la dynamique urbaine par l'affectation des sols, le tracé des grandes infrastructures, l'organisation des transports, la localisations des services activités importantes ainsi que les zones préférentielles d'extension et de rénovation »³⁴

Sur ces bases et sur l'orientation politique visant la protection des terres agricoles, trois variantes d'aménagements, s'articulant autour d'une répartition différenciée des futurs centres urbains sont présentées. Chacune de ces variantes induit un modèle spécifique d'urbanisation.



Cette variante 1 s'inscrit dans les tendances actuelles avec un développement à l'Est de la ville.

Schéma Théorique de la variante 1

Figure 3.3.4 .a : Schéma régional de développement d'Alger- différents scénarios de croissance, (Variante 1)
Source Document du PUD d'Alger, CNERU, 1983



Cette variante 2 marque l'irréversibilité de la croissance vers le Sud Ouest



Figure 3.3.4.b : Schéma régional de développement d'Alger- différents scénarios de croissance, (Variante 2)
Source Document du PUD d'Alger, CNERU, 1983

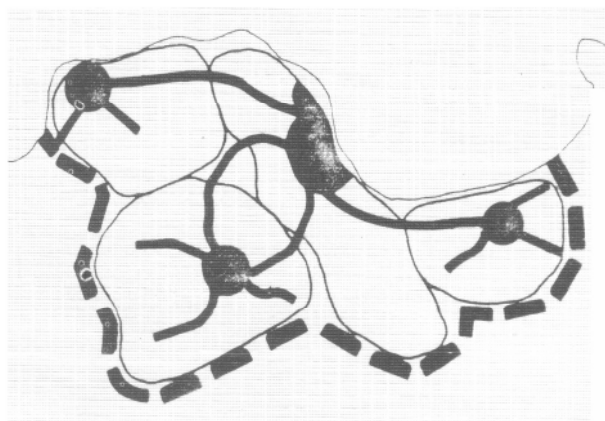
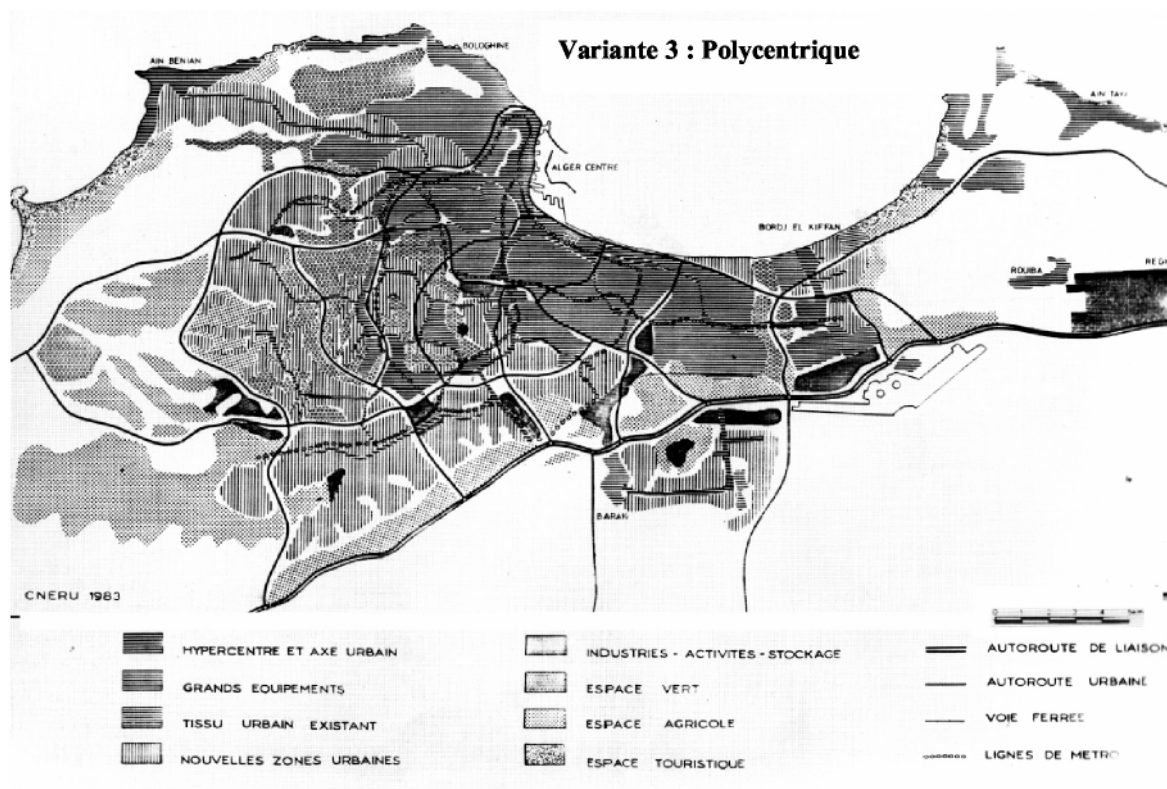


Schéma Théorique de la variante 3

Cette variante 3 (multipolaire) prévoit la création d'un centre urbain à dominance administrative à Draria, un deuxième centre à vocation générale à Bab Ezzouar, un troisième à vocation touristique à Aïn Benian

Figure 3.3.4.c : Schéma régional de développement d'Alger- différents scénarios de croissance (variante 3)
Source Document du PUD d'Alger, CNERU, 1983

- Le PDAU -1991- 1995: la loi 90-29 relatives au PDAU

La révision du PUD a permis d'émettre dans le PDAU des recommandations obligatoires pour éviter l'échec de ce plan. Parmi ces recommandations on note, la prise en compte de la contrainte du foncier, la continuité entre l'échelle d'aménagement communale, l'échelle de l'urbanisme et la mise en place des instruments de réglementations.

Le PDAU³⁵ d'Alger initié à la demande des autorités de wilaya et du ministère de l'Équipement en décembre 1990 devait constituer une actualisation des données du PUD d'Alger et une mise en conformité à la loi n° 90-29 du premier décembre relative à l'aménagement et à l'urbanisme. Cette loi sur la conception urbaine présente de nouvelles occasions pour une gestion de l'espace urbain - basé sur des contraintes et des occasions locales. Les autorités locales se sont données plus d'autonomie pour développer leurs propres outils urbains de planification et de conceptions. Ce plan a été présenté en 1991 et approuvé en 1995 comme une mise en conformité du PUD déjà élaboré, vis à vis de la nouvelle législation d'urbanisme. Le périmètre du PDAU d'Alger selon la législation est partagé en secteurs urbanisés et en secteurs non urbanisable, Les secteurs non urbanisable renferment des terrains à valeur agricole considérés comme zone à préserver, or la réalité aujourd'hui est tout autre l'urbanisation est en perpétuelle expansion, à long terme ces zones seront urbanisés si une législation sévère n'impose pas ces règles. L'aménagement du territoire a pris en charge dans ces objectifs de préserver les terres agricoles à fort potentiel, d'après la loi n° 87-03 du 27/01/1987 (article 13), seulement cette législation n'est pas respectée.

- Les zones non urbanisables sont situés principalement au Sud ouest de la Mitidja, ce qui peut sembler toutefois contrecarrer l'option d'orientation Sud-ouest de la croissance de l'agglomération algéroise, arrêté en 1979³⁶, lors de la révision du POG et prise en compte dans l'élaboration du PUD d'Alger et de même qu'une volonté de limiter la croissance d'Alger à l'est.

- L'élaboration de l'étude fut confiée au CNERU³⁷, qui été chargé de revoir le POG en 1979 et ceci pour la mise en place des moyens de contrôle de l'urbanisation, avec l'orientation de l'extension de la capitale vers le Sud-ouest, qui comporte les terres agricoles supposées de moindre valeur sur les collines du Sahel. Le CNERU a élaboré trois variantes de développement régional et dans ces trois cas la zone située au Sud ouest d'Alger devait accueillir l'essentiel du surplus démographique de la capitale et le reste de l'accroissement devait être orienté vers le piémont de l'Atlas Mitidjien qui avait pour tâche

de représenter une sorte de barrière pour les flux migratoires :

- La 1^{ère} variante a prévue une urbanisation linéaire le long des piémonts (sahel et mitidja)
- La 2^{ème} variante a prévue deux grands pôles urbains de 400 000 hab. de Nador à Zemmouri reliés à Alger par une autoroute
- La 3^{ème} variante a prévue la création de deux « ceintures » autour de la capitale, la première localisée le long des piémonts de l'Atlas Mitidjien et la seconde sur les hautes plaines.

Les variantes n'ont fait l'objet d'aucune décision du comité interministériel. Le schéma de développement régional adopté par le CNERU consistait à développer le réseau urbain de l'Algérois, ceci ne pouvait que produire une forte pression d'urbanisation en raison du rôle attractif de l'Algérois, Alger et ses villes satellites sur l'arrière pays. La contradiction qui résidait entre les nouvelles orientations consistait à développer l'agglomération algéroise vers le Sud-ouest et ce qui a été réalisé du POG des infrastructures de circulation vers l'est. Le schéma de développement adopté par le CNERU était parfaitement conforme à celui qui a été conçu par le COMEDOR. Il s'agissait d'un schéma de développement du réseau urbain limité strictement à l'Algérois. Le COMEDOR avait négligé les facteurs régionaux de ces analyses, d'où l'accélération du processus de l'urbanisation dans la Mitidja contrairement aux objectifs et aux dispositions du plan. L'innovation à noter c'est que le PDAU et le POS sont opposables au tiers. L'état n'est plus seul intervenant dans l'espace (article 10) Ces deux instruments n'ont pas aidé dans le règlement du développement anarchique de la ville. En effet, en raison de différentes raisons principalement celle liée à la sécurité à cette période (beaucoup de gens se sont sauvés de et ont cherché le refuge dans la capitale) Un vrai exode rural était témoin et les nouveaux règlements de squatter ont émergé tout autour d'Alger. Concerné par ce phénomène, et comme partie d'une politique générale d'améliorer l'image de la ville, le gouvernement central a adopté à une nouvelle stratégie - la création d'un nouveau statut pour la ville d'Alger celle du « gouvernorat » (Ordonnance Présidentiel N°97-15, 1997).

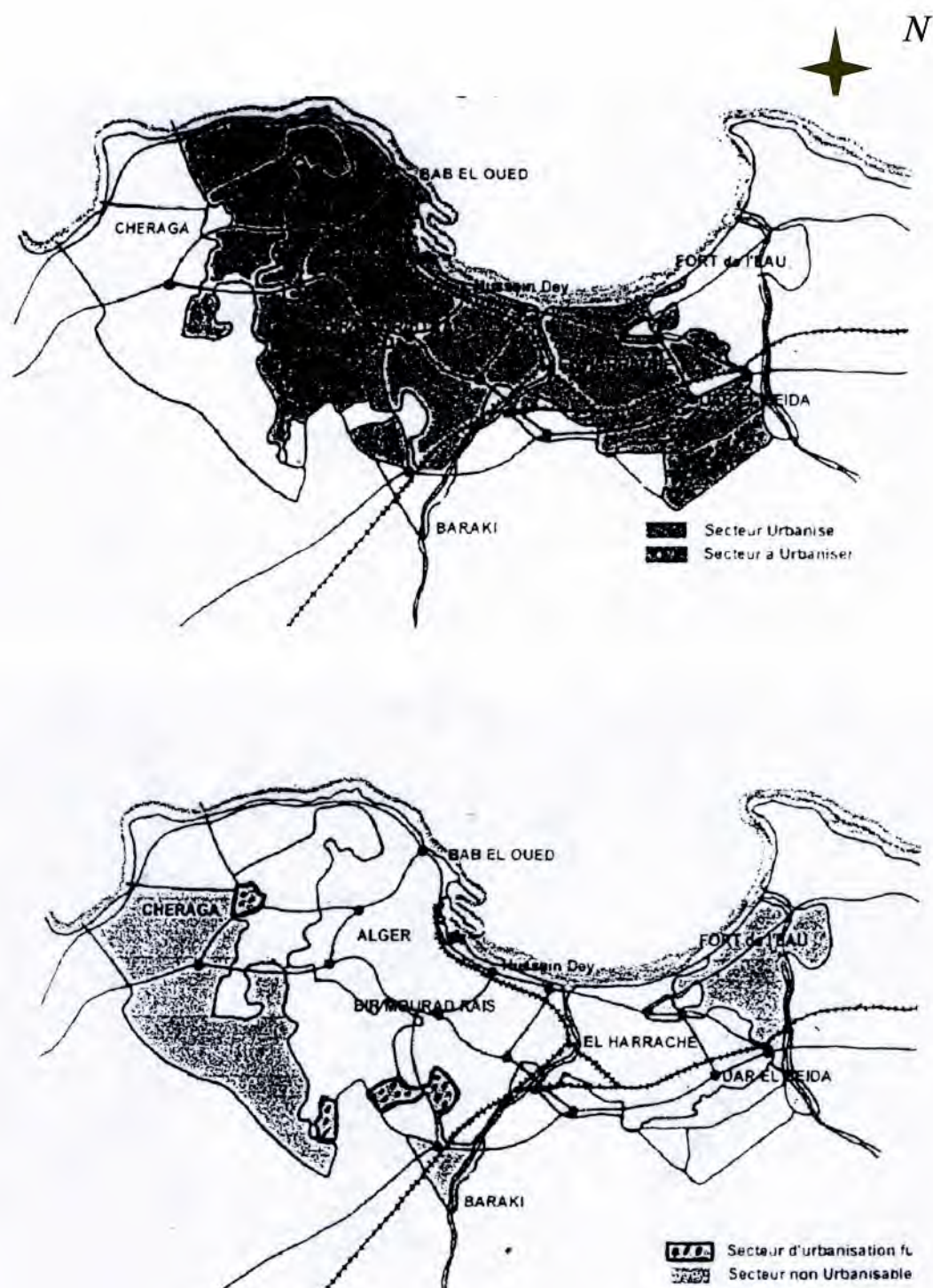


Figure 3.3.5.: Les secteurs d'urbanisation d'Alger, selon le PDAU

Source Documents du PDAU, CNERU, 1995,

3-4 Tentative d'aménagement et proposition de recomposition du front de mer du littoral sahélien :

3-4-1- Mise en œuvre de fabrication du front de mer d'Alger pendant la période coloniale (Frédéric Chassériau, Le Corbusier, Niemeyer et les autres)

Les tentatives pour réguler et encadrer la croissance d'Alger se succèdent tout au long de l'histoire de la ville, des premières visions d'une ville nouvelle en damier aux rêveries plus organiques sur un paysage associant infrastructures, édifices et jardins dans une continuité harmonieuse. Dans les années 1850, le besoin se fait sentir d'une extension nouvelle qui remet en cause les premières politiques d'occupation et de destruction du tissu existant. Plusieurs plans (Chassériau, Mac Carthy, Vigouroux/Caillat) sont proposés en 1858, pour l'édification d'une ville nouvelle sur l'amphithéâtre de Mustapha, au sud de la ville, et qui susciteront de vifs débats. Les investissements consentis pour la construction du boulevard de l'Impératrice empêcheront sans doute la réalisation de ces plans, mais l'extension reste à l'ordre du jour dans les plans futurs qu'Eugène de Redon proposera en 1884, puis en 1912, pour l'agrandissement de la ville sur les quartiers de l'Agha et du Champ de manœuvres³⁸.

Dans les années 1920, le plan de la ville présente des quartiers totalement bâtis, des enclaves non bâties dans des quartiers très denses, des quartiers peu denses, des terrains non encore urbanisés, et de l'habitat dispersé aux confins de la ville. Les plans de Danger (1930-32) et de Prost et Rotival (1930-36) cherchent à rationaliser la croissance la ville. Le plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement (PAEE) demandé à Danger par la Ville, prescrit des alignements directeurs, l'élargissement ou le redressement de voies anciennes, l'ouverture de nouvelles. Il fixe aussi les servitudes en espaces boisés et en jardins, ainsi qu'une voirie périphérique liant les divers quartiers en évitant le centre. La municipalité construit le Foyer civique au milieu du Champ de Manœuvres libéré par les militaires et loti en damier. En 1933, un Service du Plan régional est créé sous la direction de Prost et Rotival pour l'élaboration d'un plan de coordination entre 14 communes qui conduira, en 1937 à la constitution de la Région algéroise réunissant quatre communes. La relation entre les deux plans raccorde deux échelles de systèmes de circulation, reliés aux réseaux nationaux.

À partir des années 1930, Alger devient le théâtre de débats passionnés sur l'architecture et l'urbanisme. Après l'urbanisme de l'extension, l'image d'une capitale méditerranéenne faisant la part belle aux réseaux de circulation fait l'objet des réflexions du plan Obus du Corbusier en 1932, puis de son plan directeur de 1942 qui ne rencontrera pas d'écho dans

l'administration coloniale. La Région algéroise d'urbanisme dirigée par Jacques Wattez qui dressera, en 1948, un plan d'aménagement inspiré du plan Prost, repris, dans les années 1950, par l'Agence du Plan de Pierre Dalloz et Gérard Hanning, qui introduit une pratique d'urbanisme de projet extrêmement sensible au site, inaugurant des procédures expérimentales inconnues en métropole.

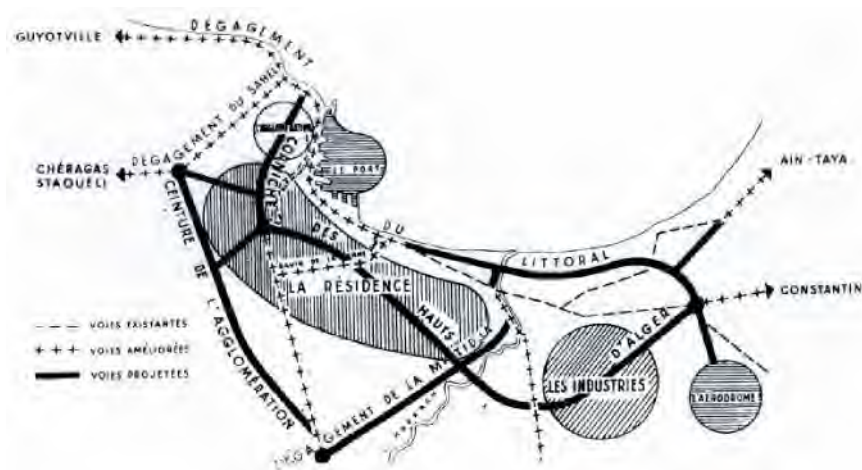


Figure.3.4.(1) : Les grandes lignes du nouveau plan régional d'Alger 1950.

Source :J.J Deluz, L'urbanisme et l'Architecture d'Alger, Mardaga, 1988

Frédéric Chassériau: Le Front de Mer et les arcades de Chassériau -1850-

Les premiers travaux coloniaux servent à l'appropriation du tissu urbain par les nouveaux occupants et marquent une rupture avec l'Alger ancien. Apparaissent aussi les premières divergences entre les intérêts des spéculateurs et ceux des militaires chargés d'assurer la sécurité de la colonie et de faire face aux protestations des musulmans exaspérés par les spoliations et destructions. Plusieurs projets dessinent l'espace public, mettent en scène les espaces de représentation, instaurent une hiérarchie des voies en repensant la ville par fragments. Le manque d'argent amène l'État qui donne les grandes orientations de la politique urbaine et qui contrôle l'espace public et la maîtrise de la forme urbaine à utiliser leur domaine foncier pour faire construire l'Alger moderne par les fonds privés. Ce sont les Européens - bourgeoisie commerçante, fonctionnaires, artisans, militaires..., qui jouent un rôle important dans les transformations qui se mettent en place.

Les Algériens, dont l'espace se réduit à chaque nouvelle opération, sont tenus à l'écart des activités économiques et commerciales. À partir de 1840, la ville sortant des limites des fortifications ottomanes et des logiques de défense, le Génie élabore en 1841 un projet d'ensemble de fortifications modernes. L'architecte Pierre Auguste Guichain rédige en

1845 un schéma général de voirie et d'alignements concernant les terrains à édifier à l'intérieur de la nouvelle enceinte. Il installe les nouveaux bâtiments publics, Hôtel de Ville, palais du Gouverneur, théâtre, palais de justice, hôtel des postes et du trésor dans les meilleurs emplacements dominant la mer et prévoit une série de percées transversales destinées à faciliter la liaison entre les nouveaux quartiers du nord et du sud de la ville.

Ce plan qui sera publié en 1848 par Delaroche, esquisse les rampes et les escaliers destinés à relier les quais à la ville, quelques 15 mètres plus haut, de même que les liaisons avec la place du Gouvernement au sud. Par étapes successives cette idée aboutira, en 1860, au projet de Frédéric Chassériau, architecte de la ville, qui dessine l'ensemble de la structure soutenant le boulevard et les rampes entre les quais et la ville. Il prend le nom de boulevard de l'Impératrice en honneur de l'épouse de Napoléon III qui l'inaugure en 1865 (avant son achèvement) et accueille, au fil du temps, d'importants édifices publics : la Préfecture, le Palais des Assemblées, le Casino, l'Hôtel de ville. C'est sous le Second Empire qu'Alger prendra définitivement l'empreinte d'une ville française, même si les projets de Viollet-le-Duc à la gloire de l'Empereur ne sont pas réalisés³⁹. Parallèlement, Chassériau réalise aussi les aménagements du boulevard du Centaure qui articule les deux villes⁴⁰, européenne et musulmane, dans l'axe du square Bresson (Port-Saïd) et du théâtre (dont il est aussi l'auteur en 1853) ainsi que les extensions du quartier d'Isly dont certains plans sont exposés. La création du port et du boulevard de l'Impératrice, alliant infrastructures et composition monumentale, aboutit à la création d'un paysage urbain dont l'empreinte unique aura une grande influence sur les projets et aménagements du XXe siècle. Les grands édifices publics se succéderont sur le front de mer, avec la Préfecture et le palais consulaire d'Henri Petit, le palais des Assemblées de Gabriel Darbéda, les sièges de la Banque de l'Algérie, et au moment du Centenaire, le casino/hôtel Aletti de Bluysen et Richard, et l'Hôtel de Ville des frères Niermans. Deux gares maritimes sont construites dans le port, par Petit en 1929 (môle El-Djefna), et par Urbain Cassan, Pierre Renaud et l'entreprise Perret en 1948. Le quartier d'Isly abritera aussi des édifices devenus mythiques pour certains, dont le Bon marché et son Milk Bar et les Galeries de France (tous deux de Petit), sont les plus importants⁴¹.



Figure.3.4.(2) : Le front de Mer d'Alger.

Source : Source :J.J Deluz, L'urbanisme et l'Architecture d'Alger, Mardaga, 1998

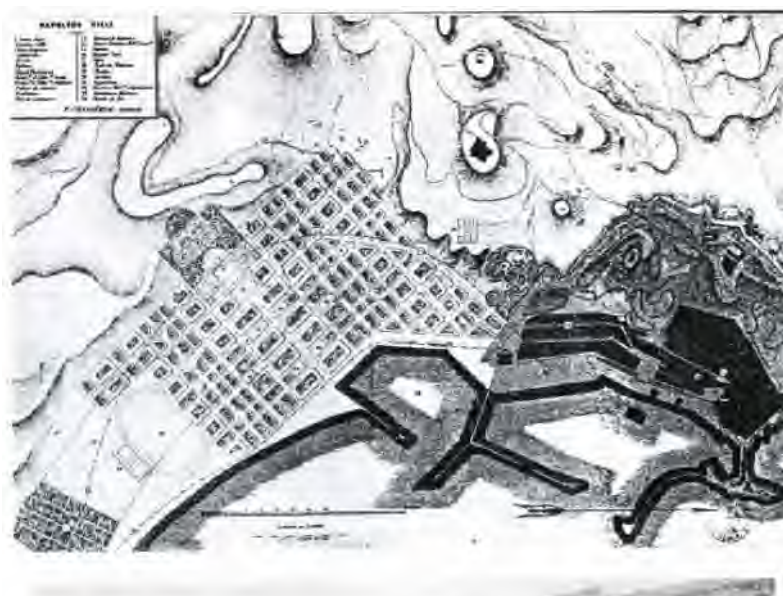


Figure.3.4.(3).a : Plan Chassériau,1850, Première tentative de projeter la ville nouvelle dans son site,

Source: J .J Deluz . « L'urbanisme et l'architecture d'Alger », édit. Pierre Mardaga , page 15



Figure.3.4.(3).b : Alger, Les arcades de Chassériau, 1850,

Source: J .J Deluz .J .J « L'urbanisme et l'architecture d'Alger » , édit. Pierre Mardaga , page 15

- Le Corbusier: Plan Obus, Alger 1932

C'est à cette époque que Le Corbusier arrive pour proposer, à partir de 1932, un réaménagement radical de la ville dans le cadre d'un plan général qu'il nommera Obus. A l'échelle des principes nouveaux, des techniques modernes, des destinées proches d'Alger. Le Corbusier a pris possession d'un site qu'il pouvait dans sa mégalomanie, considérer digne de lui. Les plans de l'architecte prévoient la construction d'une cite d'affaires dressée entre le lycée Bugeaud (actuellement. Emir Abdelkader) et le bastion 23, la liaison bâtiment autostrade d'Hussein Dey à la Casbah dont la terrasse à la cote 100 (et les pieds variant de 60 à 90 mètres plus bas) serpente le long de la baie comme un grand coup de fusain⁴². Même année le Corbusier produit deux variantes du projet Obus (projet B et C) où visiblement il tente de parer aux contre attaques que son plan a subies. Ainsi l'immeuble autostrade devient une simple autostrade : position évidemment stratégique. La Marine est diversement occupée, avec des prises de position sur la rue de Bab el Oued qui doivent le rendre concurrentiel avec les projets Prost. «... On décide de démolir le bouchon (destruction du quartier de la Marine). Mais on prétend le reconstituer (le projet administratif). Voilà la menace, voilà l'erreur menaçante... Je dis: à cet endroit, une cite d'affaires ... Mais l'idée de la « City » est une idée « compound »: elle déclenche automatiquement, si l'on veut, la conquête des terrains du Fort l'Empereur... Au lieu du fouillis d'un nouveau quartier d'habitation, la Cite d'Affaires d'Alger ne couvre pas le 50ème de la surface disponible ... Ce magnifique, au lieu historique d'Alger, précède par l'Amirauté et le petit port de plaisance, flaque de la Kasbah (d'une adorable Kasbah, que l'on peut aménager et que jamais, non jamais, on ne doit détruire »⁴³.

Les projets de Le Corbusier seront refusés, même si certains sont en partie ressuscités par les architectes qui gagneront plus tard le titre de corbuséens. On peut citer parmi ces défenseurs du plan Pierre-André Emery, Jean de Maisonseul, Louis Miquel, un des auteurs de l'immeuble Aéro-habitat, ou Roland Simounet qui seront parmi les défenseurs de la vision urbanistique de Le Corbusier.



Figure. 3.4.(4) (a) : Le Corbusier, Plan Obus, Alger
Source :J.J Deluz, L'urbanisme et l'Architecture d'Alger, Mardaga,1988



Varriante B



Variante, C

Figure 3.4.4 (d) : Le Corbusier, Plan Obus, Alger
Source :J.J Deluz, L'urbanisme et l'Architecture d'Alger, Mardaga,



Figure 3.4.4 (d) : Le Corbusier, Plan Obus, Alger
Source :J.J Deluz, L'urbanisme et l'Architecture d'Alger, Mardaga,

- Le Plan Hanning 1955-1959

Le Maire d'Alger à cette époque, Chevalier, créa en 1955 « l'Agence du Plan » il choisit Hanning pour diriger l'agence, qui était un élève du Corbusier le seul peut-être qui ait su, dans l'enseignement du Corbusier, puiser dialectiquement les éléments d'une conception nouvelle. Hanning est, comme le dit Pouillon dans ses mémoires déjà cités, « de plus sensible organisateur de paysages ordonnés qu'il ait connu au cours de sa carrière ». Il a une grande imagination plastique, dessine admirablement et s'est inventé un mode de figuration des espaces urbains et architecturaux qui deviendra, pendant cinq ans, le langage de l'Agence du Plan dont le programme de développement urbain a influencé le développement urbain d'Alger après l'indépendance. Hanning formera son équipe, dans laquelle l'élément fort sera Hansberger, algérois de vieille souche coloniale, qui le rejoindra après Orléans ville. L'agence occupe tout l'étage supérieur de la nouvelle Mairie, face au port d'Alger. Possède un atelier de maquettes (qui produira et tiendra jour une grande maquette d'Alger au 1/2.000, reprise plus tard et continuée par le Comedor) de cartographie (qui établit toute la base des fonds de plans au 1/5.000, au 1/2000, encore utilisés sur Alger. L'idée du projet de Hanning est que la ville est en devenir continu, que les programmes répondent constamment aux moments et ne peuvent être prévus que dans un cadre très général. Le plan d'urbanisme classique, avec détermination des zones fonctionnelles et d'emplacement précisément réservés, est caduc ce qui est important est d'organiser des structures à la ville dans lesquelles chaque nouveau programme peut composer suivant ses nécessités propres. Une telle conception était en avance sur les façons d'urbaniser, par les architectes à ce moment qui faisaient soit de la macro architecture (Le Corbusier), soit du « zoning » en plan. L'apport de Hanning se situe sur un autre plan. Il va mettre au point une série d'instruments capables d'assurer la gestion d'un plan non formalisé. En fait, à la limite, ce plan n'aurait jamais existé, et ce n'est que plus tard, sous la pression des bureaucrates de l'urbanisme officiel, qu'il dut établir le document du plan directeur lui-même, présenté en juillet 1958. La notion de périmètre d'agglomération, s'accroît dans l'urbanisme de zoning, y est mise en question. La structure de support primordiale inventée par Hanning était la « trame d'Alger ». Une analyse des formes apparentes du site lui avait fait découvrir que l'image stéréotypée de « la baie d'Alger en forme de croissant » ne rendait compte que de la découpe du bord de mer. En fait, le relief caractéristique est fortement déterminé par la bordure du Sahel accusant une brusque cassure. Cet escarpement prend naissance à l'est au bord de l'Harrach et se continue,

formant une véritable falaise au droit de Belcourt, jusque dans l'amphithéâtre de Mustapha Supérieur ou il rencontre un autre mouvement de sol accentué, formant crête jusqu'au sommet de la Casbah. Cette grande ligne de l'organisation du site d'Alger qui délimite la zone basse (lieu de l'extension ancienne) de la zone haute. Dessine une équerre de près de dix kilomètres sur cinq kilomètres. Prenant appui sur cette structure schématisée, Hanning reconstruisait tout le site au moyen d'une trame orthogonale ainsi déterminée.⁴⁴

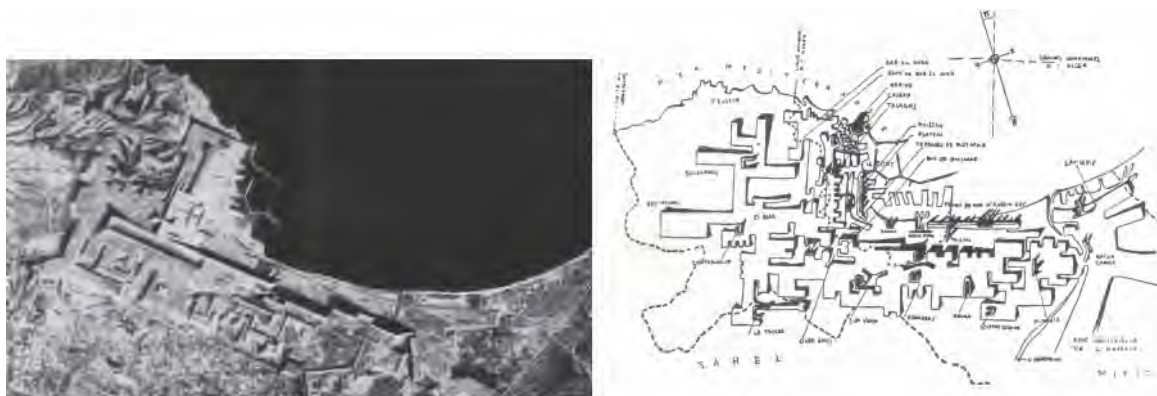


Figure 3.4.5 : Le Plan Hanning 1955-1959, Représentation de la ville imaginée comme objet
Source: J.J Deluz L'urbanisme et l'Architecture d'Alger, édit. Mardaga, OPU d'Alger, 1988, page 66

3-4-2- Projets du front de mer pendant la période Post- colonial

Après l'indépendance, Alger continuera à s'agrandir vers l'est et atteindra El Harrach avant d'arriver aux marais asséchés de « Retour de la chasse » qui changeront de nom pour devenir Bab Ezzouar. C'est là aussi que l'architecte brésilien Oscar Niemeyer proposera d'ériger de nombreux projets. Ils seront pour la plupart avortés et ne subsistera que l'université de Bab Ezzouar. Mais le peu de projets qui auront abouti suffiront cependant à faire sauter définitivement le cadre, laissant Alger déborder sur les terres agricoles de l'est qu'elle détournera de la manière la plus anarchique de leur vocation.⁴⁵

- Le COMEDOR et Niemeyer:

Le premier plan d'urbanisme adopté pour Alger après l'indépendance et approuvé en août 1967 par la municipalité est une simple reformulation de ce qui avait été établi le Groupement d'urbanisme de la région algéroise (GUR A) en se basant lui-même sur une version rationalisée du projet élaboré par Gerald Hannibal entre 1954 et

1958 a « l'Agence du plan »⁴⁶. Cependant, un décret du 20 novembre 1968 institua une nouvelle instance de planification qui se donnait pour vocation de rompre définitivement avec les plans et schémas de l'urbanisme colonial : c'était le Comité permanent d'études de développement, d'organisation et d'aménagement de l'agglomération d'Alger (COMEDOR). Celui-ci accueillit en outre en son sein l'architecte brésilien Oscar Niemeyer, vedette de l'Establishment architectural, se réclamant de la tradition corbúsienne, mais nullement urbaniste⁴⁷. Niemeyer entendait bien néanmoins laisser sa marque sur le nouveau plan d'Alger et sa présence autoritaire allait infléchir de façon arbitraire les travaux des instances concernées.

D'emblée, le COMEDOR opta pour l'élaboration d'un Plan d'orientation générale (POG) autrement ambitieux que celui de 1967⁴⁸. Ses objectifs devaient être indissociables de ceux de la planification nationale et tendre, en particulier, d'une part, à limiter la population de la Wilaya et celle de l'agglomération d'Alger à trois millions d'habitants en 2000, afin de stopper, ou mieux d'inverser, les flux migratoires vers le centre; d'autre part, à protéger l'économie agricole de la Mitidja.

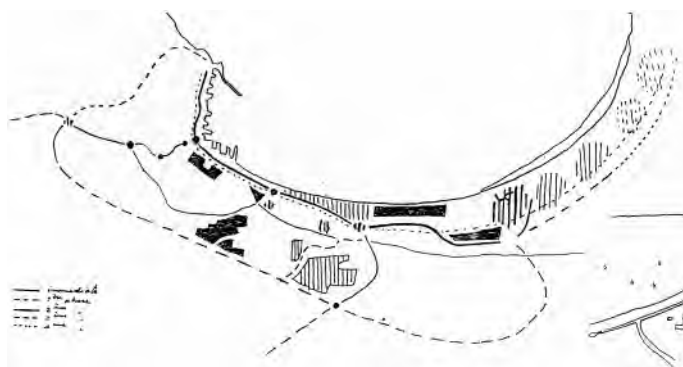


Figure.3.4.(6) : Extension de l'agglomération algéroise d'ouest en est. Une esquisse d'O Niemeyer (1969),
Source : Almi .S « Urbanisme et Colonisation, Présence Française en Algérie », édit. Mardaga, 2002, page 121

- Le grand projet urbain⁴⁹

Après les différentes politiques urbaines engagées sur la capitale du pays, commençant par le POG et les orientations du COMEDOR, la capitale ne s'est vue reconnaître son statut de métropole qu'avec l'élaboration du grand projet urbain (GPU)⁵⁰. L'objectif principal de ce projet était promouvoir et augmenter la métropolitaine et fonctions internationales d'Alger comme grande ville capitale méditerranéenne (Gouvernorat du grand Alger,

1997). Ce projet repose essentiellement sur la promotion de trois grandes fonctions majeures :

1- Fonction de métropolisation, par le renforcement de la métropole d'affaire ainsi que de la métropole politique ;

2- Fonctions d'internationalisation ;

3- Fonctions de la valorisation rayonnement culturel scientifique et technique.

L'objectif de GPU est surtout économique, car il vise à atteindre et promouvoir dans les espaces centraux de la ville :

^ Des activités de haut niveau à fortes valeurs ajoutées (finance ; conseil, ingénierie ; commerce).

^ Des opportunités de renforcement de son rayonnement tant national et international ; (hôtellerie de niveau international ; réalisation immobilière pour exposition et salon de forum international ; économique ; scientifique et politique ...)

^ La stratégie urbaine du GPU

La promotion des fonctions métropolitaines de la capitale passera par l'organisation d'opérations particulières visant les espaces centraux de la gglomération en tant qu'environnement privilégié pour l'installation d'activités et d'équipements compétitifs ayant un rayonnement national voire international. Six pôles ont été définis dans le cadre de ce projet, chacun avec une vocation particulière :

1. Quartier de la Marine, la Casbah, le tissu colonial du centre (quartiers rue Didouche et rue Ben Mhidi) et le port. Le caractère dominant sera: « centralité commerciale et urbaine ». La relation entre la ville et la mer semble être une préoccupation importante. Des études spécialisées au sujet du port devront contenir les thèmes suivants :

^ le port et les activités économiques,

^ le port de plaisance et les espaces récréatifs,

^ le port, la gare maritime et la pêche.

2. les quartiers de la Place du Premier Mai, du Hanta /El Aniser et du Ravin de la Femme Sauvage. La « centralité d'affaires » sera privilégiée (équipements supérieurs, banques et services)

3. Le Caroubier, El Harrach et Pin Maritime.: l'objectif sera de combiner la fonction universitaire existante et le caractère de détente. (Complexe sportifs, hôtels)
4. Le Lido, la Verte Rive , Bordj el Bahri –Bordj el Kif Fan : l'axe de développement sera résolument fondée sur le Tourisme et détente.
5. Le Front de Mer ouest correspond a la bande du littoral ouest de la Baie d'Alger compose de quatre communes (Bouloghine , Bab El oued, Hammamet, Rais Hamidou). Il s'agira de renforcer le caractère du tourisme.(tourisme naturel)
6. Bande du littoral El Djamila –les dunes –Zéralda, La vocation touristique naturelle sera complétée par un développement de la fonction du «centre d'affaire national et international »

[^] Elément de réflexion sur le GPU

Une première lecture du GPU d'Alger fait ressortir les éléments suivants :

- 1.- Les actions du GPU visent surtout un développement le long du littoral de la baie d'Alger. Cependant, une concentration de pôles urbains sur le littoral risque d'accentuer les déséquilibres actuels entre les tissus du centre et ceux de la périphérie. L'agglomération est aujourd'hui fortement marquée par la dualité entre deux types d'espace : d'une part, l'espace de la « ville du centre », de la « ville intégrée » qui comprend le tissu colonial central avec ses boulevards, ses rues commerçantes, ses places publiques, ses magasins, ses équipements et ses prolongements résidentiels sur les hauteurs, d'autre part, l'espace de la « ville en formation » ou de la « ville en attente » avec des quartiers spontanés en dur et de grands ensembles périphériques inachevés en attente de régularisation et d'intégration a la ville. Un développement spatial équilibre, entre la périphérie et le centre, constitue pourtant la condition de base pour éviter la naissance de conclaves de prospérité au milieu de vastes étendues périphériques déprimées⁵¹.
2. - La stratégie du GPU d'Alger vise à privilégier le développement des fonctions métropolitaines. Cela se traduira par un renforcement de la concentration des activités (promotion du tertiaire, du culturel, du commercial, etc.) qui entraînera une pression sur le parc de logements déjà insuffisant, et par conséquent, le développement de nouvelles zones d'habitat (légal ou spontanées). Or, l'objectif du GPU est également de limiter la croissance urbaine de l'agglomération. Il semble bien difficile de promouvoir les fonctions métropolitaines, c'est a dire faire un appel a la concentration et, en même temps, de limiter (ou freiner) la croissance territoriale. Les politiques de « limitation » de la croissance urbaine ont échoué a plusieurs reprises. Un bref état des lieux de la situation actuelle

compare aux objectifs des derniers plans d'urbanisme établis le confirmerait. En considérant cette « expérience », peut-on aisément limiter la croissance d'une ville et d'une région en phase d'expansion et de transformation sociale, économique et culturelle ? Ne faut-il pas envisager de construire un schéma de développement fondé sur un scénario de croissance qui incite au respect des traditionnels « interdits » des règlements passés. Quelles seraient alors la stratégie et la démarche qui permettraient sur le plan de l'urbanisme de diriger » ou de canaliser réellement la croissance ? Quelles dispositions seraient en mesure d'empêcher une logique de croissance spontanée à laquelle Alger semble avoir pris goût » ? Ce sont là des questions qui méritent d'être prises en considération en vue de la définition d'une nouvelle démarche de « délimitation » et de « canalisation » de la croissance.



Figure. 3.4. (7) : Les grand pôles (Infrastructures routières) du GPU

Source: Gouvernorat du Grand Alger « Alger capitale du XXI^e siècle - Le Grand Projet Urbain »,



Figure. 3.4. (8) : Les grands pôles (typologie) du GPU

Source: Gouvernorat du Grand Alger « Alger capitale du XXI^e siècle - Le Grand Projet Urbain »,



Figure. 3.4.(9) : Les pôles de croissance du GPU

Source: Gouvernorat du Grand Alger « Alger capitale du XXI^e siècle - Le Grand Projet Urbain »,

= Aménagement et développement de la baie d'Alger : Projet EMMAR 2006

La baie d'Alger est appelée à subir dans les prochaines années de grands aménagements à la faveur d'un projet grandiose de développement confié à la compagnie immobilière émiratie EMMAR⁵². Cinq grands projets d'aménagement et de développement de la capitale ont été développés par ce groupe émirati⁵³. Il s'agit du développement de :

1. la baie d'Alger ;
2. la Cité de la santé d'Alger;
3. la restructuration de la gare d'Agha ;
4. la Cité technologique de Sidi Abdallah ;
5. du complexe touristique Colonel Abbès.

Le développement de la baie d'Alger va certainement transformer complètement la façade maritime de la capitale du pays. Une façade qui jusque-là est usée par le temps, agressée par le développement anarchique de l'urbanisme et abandonnée par les responsables. Le projet tentera de créer une nouvelle relation de la ville avec son front de mer. Avec ses marinas, ses canaux d'eau, le front de mer donne à la ville un « nouvel éclat », la baie d'Alger sera dotée d'hôtels luxueux, de bureaux et appartements de haut standing, d'aires commerciales de produits de luxe, d'aires de loisir qui lui donneront un « charme singulier et plein de distinction et de convivialité ». L'attention particulière aux plans d'eau et aux espaces verts contribuera à créer, dans cet espace côtier, une ambiance « calme et sereine alliant luxe et raffinement ». Pour ce qui est de la Cité de la santé d'Alger, qualifiée de « cité du bien-être », ce lieu sera agréable pour tous ceux qui voudront allier tourisme et guérison ou tourisme et détente, grâce à son service de soins médicaux et paramédicaux de « grande qualité ». Cette cité sera dotée d'une université, d'un centre de recherche et d'un centre médical afin de « soutenir l'amélioration des savoir-faire médicaux ». L'autre grand projet Ultra moderne, la gare, destinée à desservir plus de 80.000 passagers par jour, deviendra un pôle de circulation "dynamique et harmonieux" au cœur du réseau de transport, entouré de bureaux et de locaux commerciaux ainsi que d'hôtels.⁵⁴ Elle sera dotée, notamment, d'un hôtel pour les voyageurs en transit et d'un centre commercial, ainsi que de trois tours de bureaux de 9, 15 et 18 étages s'élevant au dessus des aires de commerce. Cette gare est un ensemble unique pour le shopping, la restauration et les activités de loisirs. Le flux énorme du trafic humain est contrôlé par une planification minutieuse de la circulation, selon l'étude du projet. Les passagers transitent par un étage incorporé sous le hall central de la gare avec ses plates-formes situées au niveau le plus bas. Celles-ci permettent de libérer le hall central par des connexions rapides aux arcades commerciales et aux bureaux situées au-dessus. La restructuration et le déploiement des infrastructures de cette la gare lui permettront de devenir « un pôle de développement phare de tout le réseau des transports d'Alger ». Des dispositions sont aussi prévues dans le plan architectural pour atténuer l'impact des nuisances sur les riverains. La restauration de cette gare s'impose étant donné que le plan de circulation à Alger est attendu à subir des

changements d'ici à 2009 avec la réception du métro et du tramway. Les arcades commerciales ont été fortement inspirées de l'ancienne architecture islamique de bazar en termes de planification et de répartition spatiale. La grande allée, située au centre de la gare et véritable épine dorsale de la structure, est une rue "charmante" pour le shopping extérieur recouverte d'arcades des deux côtés. Le bazar est conçu pour avoir des stands exposants des objets faits mains, du textile et d'autres marchandises. D'autres salles proposent des activités tels que des salles de sports et une cour de jeu pour enfant. Les terrasses de la gare sont, pour leur part, aménagées en jardins. La gare d'Agha est une "fusion" entre l'architecture urbaine contemporaine et celle des anciens jardins de la civilisation arabo-islamique. Concernant la baie d'Alger, il a été indiqué que le développement de cette baie, dont 1 Km² sera récupéré de l'espace maritime, crée une nouvelle relation de la ville avec son front de mer. Elle aura 4,4 Km de front de mer et une superficie totale de 2,6 Km². Avec ses marinas, ses canaux d'eau, le front de mer donne à la ville un "nouvel éclat", ainsi la baie d'Alger sera dotée d'hôtels luxueux, de bureaux et appartements de haut standing, d'aires commerciales de produits de luxe, d'aires de loisirs qui lui donneront un "charme singulier et plein de distinction et de convivialité. L'attention particulière aux plans d'eau et aux espaces verts contribuera à créer, dans cette espace côtier, une ambiance "calme et sereine alliant luxe et raffinement". Le complexe se situe le long de l'autoroute de l'Est qui connecte le centre de la ville au port maritime. Il se trouve à proximité de la foire d'Alger (Pins maritimes), de l'hôtel Hilton et de l'hippodrome du Caroubier. La péninsule érigée en pleine mer, avec sa forme de croissant lunaire et dotée d'un port de plaisance, constitue un centre d'affaires de tourisme et d'activité commerciale. La baie d'Alger comporte également 6 îlots, dont quatre de forme arrondie, reliés chacun d'elles par des ponts et des ports de plaisance, renferment des complexes touristiques et des résidences.

A propos de la Cité de la santé d'Alger, "cité du bien-être", qui sera "agréable pour tous ceux qui voudront allier tourisme et guérison ou tourisme et détente", grâce à son service de soins médicaux et paramédicaux de "grande qualité". Une université, un centre de recherche et un centre médical se trouveront dans cette cité afin de "soutenir l'amélioration des savoir-faire médicaux". La ville de la santé est harmonieusement connectée au réseau routier et aux infrastructures des transports offrant aux résidents et aux visiteurs un accès simple et rapide. Elle est notamment dotée d'une zone hospitalière avec un centre médical et de recherche, un centre de santé, une zone hôtelière, un centre urbain, une station thermale avec ses villas et appartements. Une école de médecine et une école de soin

infirmier ont été, par ailleurs, conçues pour accueillir 500 étudiants. La zone hôtelière est dédiée aux patients qui auront le choix entre des hôtels de première classe, des appartements et d'un centre de bien-être et de rééducation. L'autre projet concerne la Cité technologique de Sidi Abdellah, située à 25 km au sud-ouest d'Alger, qui est un site s'étalant sur 90 hectares et comprenant des centres commerciaux, des zones résidentielles avec des appartements haut standing, ainsi que d'un campus universitaire.

Dans le proche voisinage de la ville de Mahelma, EMAAR prévoit d'aménager un quartier résidentiel comprenant 1.200 appartements, de locaux commerciaux, de bâtiments publics et d'espaces verts. Deux autres zones résidentielles avec 1.800 appartements et 40 villas haut standing seront construits sur les collines environnantes. Un campus universitaire sera érigé dans cette cité avec la possibilité de développer de larges gammes de bâtiments, laboratoires de recherches et logements. Les zones résidentielles offriront des logements de qualité pour les chercheurs. Un terrain de golf est prévu dans le projet de la cité de Sidi Abdellah et sur le long duquel seront bâtis des villas et des hôtels.

Le cinquième projet, le complexe touristique Colonel Abbès, situé à 25 Km à l'ouest d'Alger, comprend plusieurs locaux commerciaux, des aires d'accueil et des zones résidentiels constituées d'appartements haut standing et de villas ayant vue sur mer. Le boulevard commercial aura un accès piétonnier bordé de magasins proposant des objets artisanaux, un centre commercial, un hôtel 500 chambres. Quelque 700 résidences seront construites également le long de la plage.



Figure 3.4.10.a: Projet conçu par EMMAR : Dubaï Waterfront. Avancé sur les eaux du Golfe.
Ensemble d'îles en forme de croissant Devenant Le plus grand front de mer au monde,

Palm Island Jumeirah a été lancée en 2001 pour 1,5 milliard de dollars et ses villas (à 1,3 million de dollars) ont toutes été vendues. Fort de ce succès, deux autres îles vont suivre : Jebel Ali et Deira, puis The World, un ensemble de 300 îles constituant un planisphère géant.

Source Images © 2005 Dubai Waterfront Co



Dubai Marina Towers

Source Images © 2005 Dubai Waterfront Co



Figure 3.4.10.b : Projet conçu par EMMAR : Imposante structure au milieu des flots, l'hôtel **Burj Al Arab**, à Dubaï, allie tradition arabe et technologie. Visite d'un ostentatoire palais des temps modernes

Source Images © 2005 Dubai Waterfront Co

Les Emirats Arabes Unis voient grand, et entendent bien prendre la tête de la course au plus haut gratte-ciel qui a lieu au moyen Orient et en Asie. La tour Burj Dubaï est le nouveau symbole architectural que veut se donner la ville de Dubaï. Sa hauteur dépassera de très loin la plus haute tour actuelle, la Taipei 101, mesurant 508 mètres et inaugurée début 2004 à Taiwan.

La hauteur du Burj Dubaï sera comprise entre 700 et 800 mètres, et pourrait même atteindre selon certaines rumeurs les 900 mètres, une valeur encore tenue secrète. L'ouvrage est sorti de terre début 2005, sa construction devrait se terminer en novembre 2008. Il ne fait pas de doute que ce gratte-ciel deviendra le plus haut jamais construit lorsqu'il sera achevé, mais le restera-t-il longtemps ? Des projets encore plus grandioses sont en effet à l'étude.

Conclusion :

A travers cette lecture rétrospective de l'interface ville mer dans le processus de construction de la forme urbaine et de planification spatiale, nous pouvons conclure que la thématique récurrente de recomposition et de refondation du waterfront s'est caractérisée par des cycles successives de mise en valeur, et ou de marginalisation sur le plan physico formelle, paysager et fonctionnel. Actuellement, dans le cadre de la nouvelle tendance de la ville d'Alger, on assiste à un regain d'intérêt central de rapport et d'intégration dans l'émergence du projet et plan d'aménagement de la façade maritime de la baie d'Alger (EMMAR, 2006)

1 Géographie Militaire –Algérie et Tunis – 2ème édition 1890- version de Décembre 2005

2 Chenaoui.Y « Alger Métropole Région– Ville Quartier - Contribution au débat »- EPAU Alger - SIAAL Stuttgart2000

3 Franc, J, Colonisation de la Mitidja, Chef d'œuvre colonial de la France, «Collection du centenaire de l'Algérie »,Paris, 1928, page 4

4 Franc, J, Colonisation de la Mitidja, Chef d'œuvre colonial de la France, «Collection du centenaire de l'Algérie »,Paris, 1928, page 40

5 Franc, J, Colonisation de la Mitidja, Chef d'œuvre colonial de la France, «Collection du centenaire de l'Algérie »,Paris, 1928, 752p

6 AlgerMétropole Région– Ville Quartier -Contribution au débat-6 EPAU Alger- SIAAL Stuttgart2000

7 Canigia.G, Malffei.G , Composition Architectural et typologie du bâti – Lecture du Bâti de base-, traduit de l'italien par Larochelle.P, edit Ville recherché diffusion,, Ecole d'architecture de Versailles,Paris,2000

8 Chennaoui.YAlger,Métropole Région– Ville Quartier - Contribution au débat- EPAU Alger- SIAAL Stuttgart2000

9 Chennaoui.YAlger,Métropole Région– Ville Quartier - Contribution au débat- EPAU Alger- SIAAL Stuttgart2000

10 Chennaoui.YAlger,Métropole Région– Ville Quartier - Contribution au débat- EPAU Alger- SIAAL Stuttgart2000

11 Chennaoui.YAlger,Métropole Région– Ville Quartier - Contribution au débat- EPAU Alger- SIAAL Stuttgart2000

12 Augustin .B , Histoire des colonies Françaises Tome 2, edit .Librairie Plon

13 Kaddache.M, L'Algérie durant la période ottomane 1510-1830-, 1990,p191

14 Saidouni.N, La vie rurale dans l'Algérois à la fin de l'époque ottomane (1792-1830) , thèse Doctorat,1988,757p

15 Bontemps.C,Manuel des institutions algériennes de la dominance turque à l'indépendance, Tome I : dominance turque: 1518-1830,1976p52

16 Alger Métropole Région– Ville Quartier - Contribution au débat-16 EPAU Alger - SIAAL Stuttgart2000

17 17 Franc, J , Colonisation de la Mitidja, Chef d'œuvre colonial de la France, «Collection du centenaire de l'Algérie », Paris,1928, 752p

18 Côte. M, L'Algérie ou l'espace retournée, éditMedia plus, Algérie, 1993, p158

19 Plan de colonisation pour la province d'Alger, note 2

20 Boumansour Djaafri.R, Logique d'Urbanisation de la plaine de la Mitidja de 1830 à nos jours, Mémoire de Magister, EPAU, 2003, p64

21 Côte. M, L'Algérie ou l'espace retournée, édit Media plus, Algérie, 1993, p156

22 Chenaoui.Y Alger Métropole Région– Ville Quartier - Contribution au débat-22 EPAU Alger - SIAAL Stuttgart2000

23 Alger Métropole Région– Ville Quartier - Contribution au débat-23 EPAU Alger - SIAAL Stuttgart2000

24 Naima Chemrouk Chabbi « The Impact of the French Colonial Legacy on Algiers Urban Development », GBER Vol. 4 No. 1 pp 15 -

25 Mutin G. et Rebbouh H., Aménagement du territoire ou destruction de l'espace en Mitidja orientale, article tiré du cahier de l'aménagement de l'espace, organisme national de la recherche scientifique, publication du centre national d'études et de recherches pour l'aménagement du territoire no 1, janvier- mars,1978, p. 12.

26Hadjiedj A., Le grand Alger - activités économiques : problèmes socio urbains et aménagement du territoire, opu, Alger, 1994,p. 184.

27 Comité Permanent d'Etude de l'Aménagement et du Développement de l'Agglomération d'Alger

28 Ali Hadjiedj (1993), Le grand Alger: activités économiques, problèmes socio urbains et l'aménagement du territoire, OPU, Alger.

29 Plan approuvé par ordonnance n 75 -22 du 27 Mars 1975

30 Le Plan de Constantine marque le paroxysme de l'industrialisation de la normalisation de la construction en Algérie et à Alger en particulier. Les besoins en dix ans sont évalués à 600.000 logements (à réaliser, à rénover et à remplacer)

-
- 31 PUD Plan d'urbanisme directeur issu de la circulaire du M.U.H.C n°1181-PU/ du 16 août 1974 portant sur la procédure d'instruction et d'approbation des plans d'urbanisme
- 32 extrait du rapport général duplan quinquennal (1980-1984), MPAT 1980, p. 187.16
- 33 Z.H.U.N. zone d'habitat urbaine nouvelle issu de la circulaire du M.T.P.C. n° 355 du : 19/02/75, portant création de la Z.H.U.N.
- 34 Extrait du rapport général du plan quinquennal (1980-1984) , MPAT 1980,p 187
- 35 P.D.A.U / P.O.S plan directeur d'aménagement et d'urbanisme / plan d'occupation des sols issu de la loi 90 /29 du 01/12/90 relative à l'aménagement et l'urbanisme (J.O.R.A. n° 52 abrogeant la loi 82– 02 et l'ordonnance n°83 – 01.
- 36 KARimA A., Alger: Colloque international, EPAU, mai 2002, p. 3.
- 37 Centre Nationale d'Etudes et de Réalisations urbaines
- 38 Editions du Tell - Novembre 2003
- 39 Editions du Tell - Novembre 2003
- 40 Deluz .J .J « L'urbanisme et l'architecture d'Alger » , édit. Pierre Mardaga ,OPU d'Alger,1988, page 13
- 41 Deluz .J .J « L'urbanisme et l'architecture d'Alger » , édit. Pierre Mardaga ,OPU d'Alger,1988, page 14
- 42 Deluz .J .J « L'urbanisme et l'architecture d'Alger » , édit. Pierre Mardaga ,OPU d'Alger,1988, page 16-17
- 43 Deluz .J .J « L'urbanisme et l'architecture d'Alger » , édit. Pierre Mardaga ,OPU d'Alger 1988, page 17
- 44 Deluz .J .J « L'urbanisme et l'architecture d'Alger » , édit. Pierre Mardaga ,OPU d'Alger,1988, page 65
- 45 Edition du Tell Novembre 2003
- 46 Deluz .J .J «L'urbanisme et l'architecture d'Alger » , édit. Pierre, Liège, Mardaga ,OPU d'Alger,1988,
- 47 Devenu une figure médiatique à la suite de ses créations architecturales à Brasilia, il reçut et réalisa des commandes prestigieuses en Algérie. Cf L'Architecture d'Aujourd'hui n° 171 janv.fev.1974
- 48 Almi .S « Urbanisme et Colonisation,Présence Française en Algérie »,edit. Mardaga, 2002,page120
- 49 Gouvernorat du Grand Alger «Alger capitale du XXIe siècle - Le Grand Projet Urbain » , Ed Gouvernorat du Grand Alger, Alger 1997
- 50 Gouvernorat du Grand Alger: Ordonnance Présidentiel N°97-15 du 31 Mai 1997 relative à l'organisation territoriale de la wilaya d'Alger in: Alger capitale du XXIe siècle - Le Grand Projet Urbain
- 51 Gouvernorat du Grand Alger «Alger capitale du XXIe siècle - Le Grand Projet Urbain » , Ed Gouvernorat du Grand Alger, Alger 1997
- 52Ministère des Affaires Etrangères Algérie– Coopération Algérie - Emirats Arabes Unis- Economique dimanche 16 juillet 200
- 53 Document Graphique non disponible a ce jour, Journal El Khaber du 11 novembre 2006, p7
- 54 Article ,Journal El Waten du 16 Juillet 2006, Rabah Beldjenna, page 1-3

CHAPITRE 04

INTERFACE VILLE /MER DANS LE PROCESSUS DE FORMATION ET DE TRANSFORMATION HISTORIQUE

CAS D'ETUDE: LA VILLE DE AIN BENAN

4-1. Présentation de la Ville de Ain Benian :

La ville de Aïn-Bénian est située sur la bande côtière algérienne, à 15 Km à l'Ouest de la capitale Alger. Elle est délimitée au Nord par la mer Méditerranée, à l'Est par les hauteurs de Bouzéréah et au Sud par oued Beni Messous. Sur le plan administratif, Aïn-Bénian avec ses 1326.5 hectares partage des frontières avec Hammamet et Beni Messous à l'Est, et Chéraga au sud et à l'ouest. Lors du découpage administratif de 1984, Aïn-Bénian est devenue l'une des communes de la Wilaya de Tipaza, malgré les 65 km qui la sépare du chef lieu de Tipaza. Après la création du Gouvernorat du Grand Alger, Aïn-Bénian rejoint sa place avec les communes de la capitale et elle constitue avec celles de Chéraga, Dely Ibrahim, Hammamet, Ouled Fayet la Circonscription Administrative de Chéraga. Sur le plan géographique, à travers la route nationale N°11, elle constitue un point de relais entre la zone Ouest et la zone Est de la côte Algéroise, et ce malgré son isolement des autres villes avoisinantes en raison des obstacles naturels qui l'entourent, par le Nord et l'Ouest.

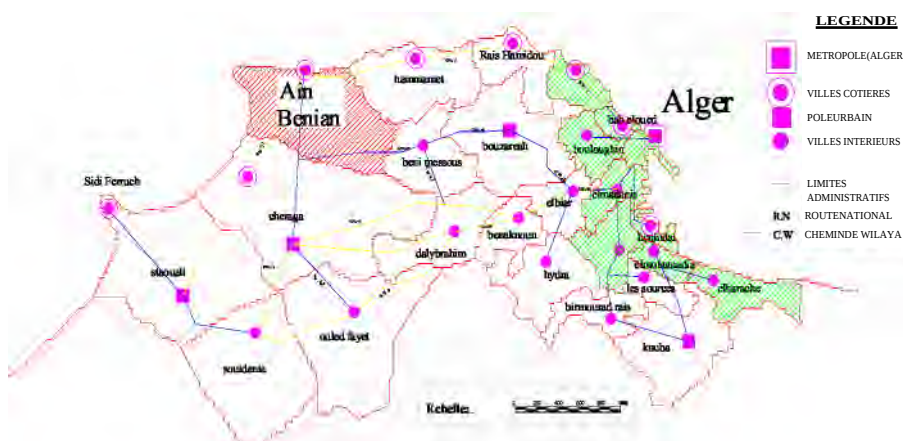


Figure 4.1.: Situation de la ville dans le contexte régional.

Source: "guide de la route Michelin", Algérie-Tunisie.

La mer méditerranée, le grand rocher, la forêt de Bainem à l'est et oued de Beni Messous au sud, sont les éléments physiques qui structure Aïn Benian. Ce site est composé de deux plateaux, qui sont séparés par une légère pente faisant face au Nord et à l'Ouest :

- Le premier plateau : une bande côtière de 10Km en forme de « L » à 20m d'altitude fragmentée trois fois par le passage de petits Oueds.
- Le second plateau : ce site a 1200m d'altitude, il est constitué de terres fertiles.

4-1 -1 - La Topographie Du Site :

Le Sahel représente une topographie variée composée de collines reliant le massif de bouzereah à l'Est et le massif de Chenoua à l'Ouest, ainsi que de nombreux plateaux : tel que ceux de El Biar et Aïn Benian.

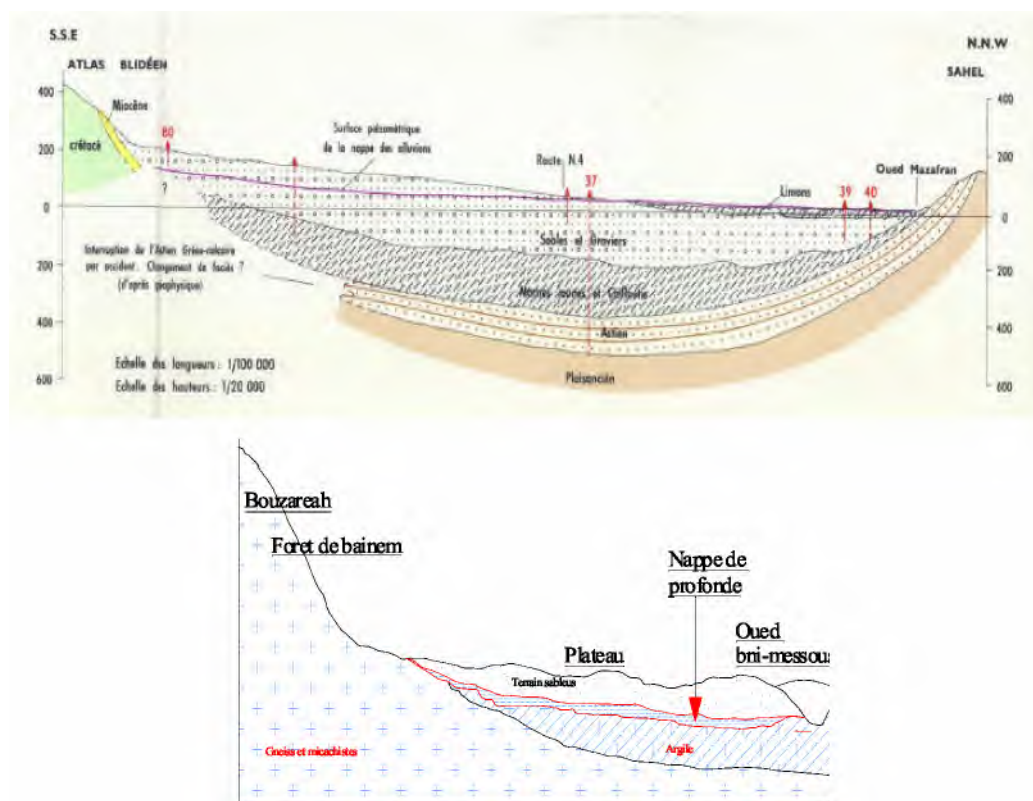


Figure 4.1.1 : Coupe interprétative transversale de la Mitidja Dans le Bassin de Mazafran

Source Revision du PDAU de Douaouda ,1998

La ville de Aïn Benian est composée de trois grands ensembles topographiques qui sont :

- Le massif de Aïn Benian qui se localise sur la partie Est de la ville, l'altitude moyenne est de 180m et les pentes se situent entre 10et 20% sur les versants Nord et sud.

- Le plateau de Ain Benian située a 150m d'altitude, il se situe sur la partie centrale et sud de la commune.
- Le secteur côtier : 10Km de cote allant de Bainem, falaises à Ras Acrata au Nord à l'embouchure de l'oued Beni Messous, cette bande côtière est composée de Rochers escarpés, falaises et plages.

4-1-2- La Géologie :

Le site se compose de trois couches géologiques correspondant à 3ages de formation:

1. Age Primaire : durant lequel s'est formé le sous -sol profond de Gneiss et de Micaschiste.
2. Age Tertiaire : Qui forme le sous sol moyen, cette couche est composé d'argile imperméable, affleurant le lit de l'oued Beni Messous, elle retient les eaux d'infiltration qui forment une nappe profonde, abondante, tout en plateau qu'en bordure de Mer.
3. Age Quaternaire : Ce sont les terrains sablonneux très anciens qui recouvraient les 2/3 de la de la ville, ces derniers sont consolidés en profondeur et cimentées par le calcaire entraîné par les eaux pluviales en Amrs Tuf. En surface la couleur du sable est ocre rouge.

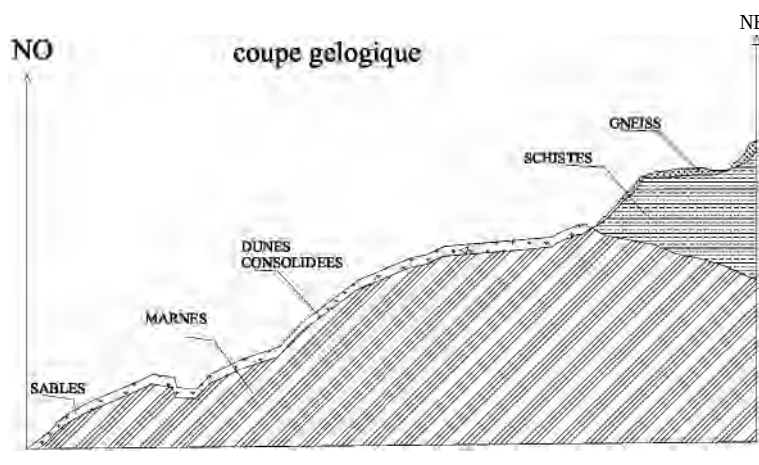


Figure 4.1.2: Coupe Géologique
Source: www.iqubec.com/nabla. Décembre 2000.

4.1.3 La Sismicité :

Une faille de 80 Km qui traverse le Sahel, fait de Ain Benian, une région sismique de la zone II. Le 9/9/1996, Ain Benian fut l'épicentre d'un tremblement de terre venant de la mer, qui a eu pour conséquence l'écoulement des battisses d'époque coloniale.

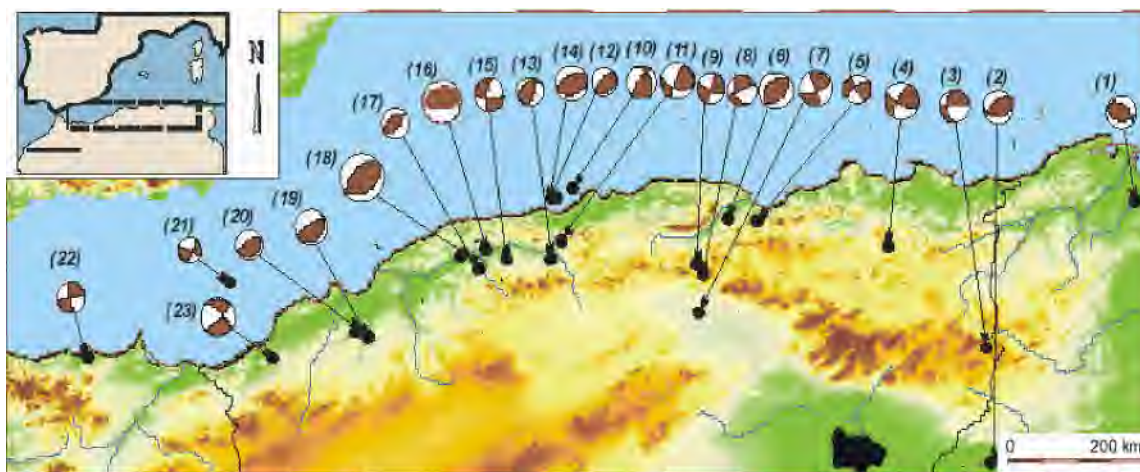


Figure 4.1.3 : Les principaux mécanismes focaux des séismes importants ayant touchés le nord de l'Algérie
Source: PDAU de Douaouda ,1998

4.1.4. Les Ressources Hydriques :

En surface, Ain Benian ne jouit par d'un réseau hydrographique réel ; il se résume en quelques ruissellements en hiver et quelques sources au Nord et à l'Ouest du plateau. On notera aussi la présence de nappes phréatiques qui sont :

- La nappe phréatique de la bande littorale
- La nappe phréatique du plateau.
- La nappe phréatique de l'oued Beni Messous

4.1.5. Climatologie :

Ain Benian est privilégié pour son exposition à l'Ouest au pied de Bouzereah, face aux vents attiédissant de l'occident qui soufflent en hiver, abrite de ceux du Sud qui étouffe en été. Les différences thermiques sont sensibles à la capitale toutes proche : un degré de plus qu'à Alger durant l'hiver et un degré de moins l'été. De son côté, le vent représente un élément important du climat, il peut jouer un rôle positif s'il est faible, où il rafraîchit le climat avec douceur surtout en été. C'est justement le cas à Aïn -Bénian où le vent est faible, de direction Ouest- Est- Ouest pratiquement toute l'année. Cependant, en été, il change de direction de temps en temps vers l'Est Nord-Est, ce qui rafraîchit l'air humide en donnant une douceur agréable au climat de la ville. Le climat de Ain-Benian se décompose en 2 périodes :

1. Périodes froide et pluvieuse : Octobre à Mars.
2. Périodes chaude et sèche : Mai à Septembre, ce qui offrent des potentialités de développement du tourisme balnéaire.

Si par définition, la période estivale est la période dans la quelle la température est maximale et les quantités de pluies sont minimales, le graphe ci-dessous montre que cette période s'étale sur 5 mois, du mois de Mai au mois de Septembre. Ce qui souligne l'importance de la période estivale à Aïn-Bénian de part la clémence des conditions climatiques. Ceci devrait encourager toute forme d'investissement en matière d'activités de tourisme et loisirs.

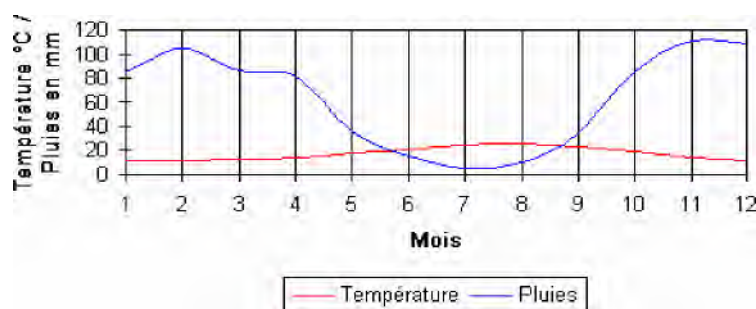


Figure 4.1.5. a: Détermination de la période estivale

: Source : www.iqubec.com/nabla. Décembre 2000



Figure 4.1.5. b : Carte des précipitations de l'Algérie du Nord

Source: Extrait de la carte pluviométrique de l'Algérie 1971

4.1.6. La Végétation :

Mis à part la forêt de Bainem qui borde la ville, le tapis végétal s'y résume aux résultats des exploitations agricoles à part quelques poches très minimales comparant à la grande superficie de la commune, elle se situe au grand rocher et l'oued chablet, actuellement tout est en voie de dégradation à cause de la pollution auxquelles elles sont exposées.

4.1.7. Présentation démographique :

En 1847, le nombre d'habitants était estimé à 20 familles agricoles, vingt ans après Aïn Benian est érigée en commune pour une population de 595 habitants. En 1900, la création d'une ligne de tramway reliant Alger Koléa via Aïn Benian qui est devenue un

centre de cultures primeurs , ainsi on enregistre 2821 habitants en 1902, cinq ans après le recensement de la population à inventorié 3507 habitants. Cependant, la croissance de la population Guyotvilloise de meure régulière pendant plus d'un demi siècle. Ainsi en compte 5065 habitants dont 1008 Algériens en 1926, 6726 habitants dont 2552 Algériens en 1936, 12000 habitants dont 5000 Algériens en 1954 puis 21.000 habitants dont 13000 Algériens en 1960. Après l'indépendance , plus de 8000 colons ont quitté la ville, laissant ainsi environ 1000 habitations sur un total de 1785 que comptais la commune .en conséquent le nombre de la population à chuté de 25000 habitants en 1962 à 17407 en 1966. L'explosion démographique qu'a connue notre pays après l'indépendance a joué un rôle important dans le peuplement de la ville. Ainsi la population est passée de 17407 habitants en 1966 à 26432 en 1977, confirmant une augmentation de 51% de sa taille initiale.Par son site si proche d'Alger, Ain Banian s'est vue une bonne alternative pour atténuer la forte pression de peuplement sur la capitale. Ainsi la population a connu un doublement durant ces deux décennies. Elle st estimé de 26432 habitants en 1977 à 52343 en 1998, soit une croissance de 96%.

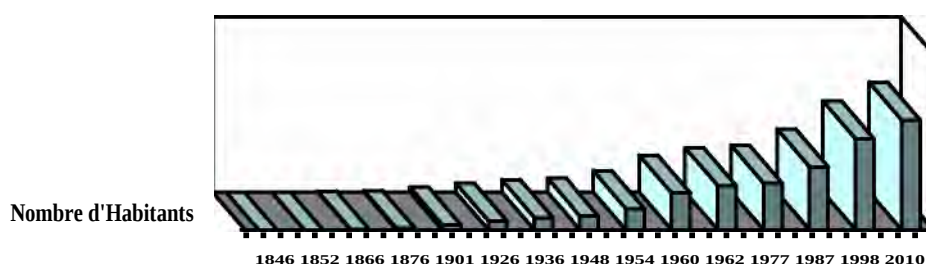


Figure 4.1.7: Evolution de la Population de Ain Benian 1846-1998

Source : GPRH,1998

4 -1.8. Présentation économique :

^ Commerce:

Il représente un autre volet important en terme de ressource financière de la commune de Aïn-Bénian et de la population. Vu la crise économique de ces dernières decenies, un phénomène social à caractérisé la ville : c'est l'orientation de la population vers le commerce d'une manière anarchique. Les statistiques montrent que plus de 62 % des activités commerciales existantes ont été créées cette dernière décennie. Toutefois, il existe deux marchés structurés au centre ville, un à la cité belle vue et un autre en projet au Grand Rocher.

^ Industrie :

L'activité industrielle à Aïn-Bénian est représentée principalement par deux types d'entreprises : entreprises publiques nationales et entreprises privées. Ces activités sont spécialisées dans l'industrie de transformation, notamment dans le secteur privé. Même si ce secteur d'activité n'occupe pas une grande surface, environ 1,75% de l'espace urbanisé, néanmoins, son apport est capital, en terme de ressources financières et d'approvisionnement au niveau local. Ces activités industrielles absorbent un taux de chômage important en assurant des ressources financières pour plus de 43% de la population occupée.

^ Pêche :

Lors de la création de la ville en 1845, le colonisateur avait planifié pour la fondation d'une ville de pêcheurs, la tentative fut ruinée, pour plusieurs raisons, c'est deux ans plus tard que la ville sera fondée, mais elle aura une vocation agricole. Cela n'empêche pas le petit port d'El Djemila situé sur la côte nord-ouest de la ville, de satisfaire la demande des restaurants touristiques de la madrague et une partie de la population en matière de sardine, merlan, crevette, sépia, espadon et rouget... etc. Mais, il garde son premier rôle, comme port de plaisance et de tourisme.



Figure.4.1.8.a : Le port d'El Djemila Ex la Madrague :

Source: <http://alger-roi.fr/Alger/guyotville>

^ Agriculture :

Aïn-Bénian est une ville à vocation agricole de naissance, du fait de son climat exceptionnel et de ses terres de très bonne qualité, particulièrement au sud de la ville (Plateau). Plus de 60% de la surface totale de la commune est composée de terres agricoles, dont 86% sont des terrains agricoles à fortes Potentialités, ce qui encourage la culture, Maraîchère et primeurs. Actuellement, l'explosion urbaine de la ville, la surface bâti à envahi les terres agricoles. Les statistiques montrent que plus de 40% des terres agricoles ont été utilisé pour la construction des habitations.



Figure.4.1.8.b : Vu sur Le Plateau de Ain Benain (terrains agricoles) et leur utilisation pour les nouvelles extensions
Source: <http://alger-roi.fr/Alger/guyotville>

^ Tourisme :

Située à l'Ouest de la ville, la zone d'El Djamila (ex- la Madrague) constitue la zone touristique actuelle, telle qu'elle a été définie par le SDAT (Schéma Directeur d'Aménagement Touristique). Elle est composée par:

- Les espaces agglomérés touristiques : un ensemble d'habitation individuelles de type colonial (1036 villas et 15 cabanons) et de type moderne Algérien, un ensemble d'équipements touristiques et de détente notamment des restaurants de renommée internationale et un port de pêche et de plaisance.
- Zone d'expansion touristique : située au Sud - Ouest de la commune, elle occupe une superficie de 57 ha, elle comporte un terrain destiné à la station d'épuration de 22 ha, et des plages.



Figure.4.1.8.c : Vu sur le Port d'El Djemila ex e la Madrague (potentialités touristiques)

Source :[http://alger-roi. fr/Alger/guyotville](http://alger-roi.fr/Alger/guyotville)

La zone touristique « El Djemila» possède des valeurs touristiques très importantes Située à proximité des agglomérations touristiques Sidi Ferruch et Club des Pins, et la forêt Baïnem en tant que centre de loisir.

Sa côte de forme 'L' coté Nord et Ouest sa longueur de 10 km. Elle est formée dans sa morphologie par une altération de criques et de falaises, ainsi que d'un ensemble de petites plages. Sa morphologie jouissant de plusieurs vues panoramiques.

- Les activités touristiques à Aïn-Bénian se résume dans :

1 Un port de plaisance et de pêche d'El Djamila.

2 Plusieurs restaurants de renommé internationales, qui présente des spécialités gastronomiques typiquement locales, plats composés de poissons et fruits de mer, dont certains de ces restaurants sont dotés de terrasses sur le bord de mer avec des vues panoramiques.

3 De nombreuses petites plages, constituées de sable doux et de rocher, elles sont comble durant la saison estivale. Entre autre, plage El Djamila, plage Méditerranée, plage de la jeunesse, plage El bahdja, plage la Fontaine, plage sa voyant et Plage l'îlot.

4-2 Lecture et interprétation du processus de formation et de transformation du cadre bâti/urbain

4-2-1.Cycle d'Anthropisation du territoire de Ain Benian

«Chaque étape de croissance et l'état d'organisation précédant est matrice d'un développement»¹. Cette occupation n'est pas arbitraire car elle se présente sous un certain ordre et à travers des phases successives :

1.La Première phase : chemin des Nomades :

La création du premier chemin des nomades sur la ligne des séries de sommets (parcours de crête principal). Il est situé en hauteur pour des raisons sécuritaires et des commodités de circulation. Pour la ville de Ain Benian le chemin de crête est celui du haut de Bouzareah et le deuxième chemin de crête débutant du gué Maktaa Kheira en amont de l'oued Mazafran.

2.La Deuxième phase : premiers établissements humains en hauteur :

Les premiers établissements se sont situés un peu plus bas du chemin des nomades (le chemin de crête), en raison de la disponibilité de sources d'eau et de la sécurité. (Situation des hauts promontoires) tel que : Hydra, Birkhadem, Bouzareah, El Biar. La liaison des établissements humains avec le chemin des nomades se fait par dédoublement du chemin de crête en un autre secondaire. Les établissements au sud de la ligne de crête sont anti-polaire si on considère que la polarité est celle des villes actuelles (on note aujourd'hui qu'il y a une différence entre El Biar, Beni- Messous et Douira). Cette phase correspond aussi à l'établissement humain dans la partie ouest qui précède le massif de Bouzareah, caractérisée par la pratique de l'agriculture.

3.La Troisième phase : des points d'échange en bas (les marchés) :

Ils sont créés pour subvenir à leur besoin d'échange de production des liaisons intermédiaires, par la création des points d'échanges (des marches) devenant ainsi des centres proto-urbains (établissement du bas promontoire) plus tard.

On note dès lors : La création du chemin entre l'établissement mi-niveau et le marché : chemin de contre crête locale. Ces derniers forment une polarité tel que S'haoula et Baba Hassen pour les établissements environnants. Dans cette période Ain Benian fut un point d'échanges due à la présence du chemin de fer, mais de faible importance à cause de l'éloignement et l'isolation naturelle.

En cours de cette étude du territoire nous pouvons constater que la partie du territoire ouest contenant Ain Benian fut plus développée et plus structurée, vu ses richesses, potentialités agricoles et halieutiques.

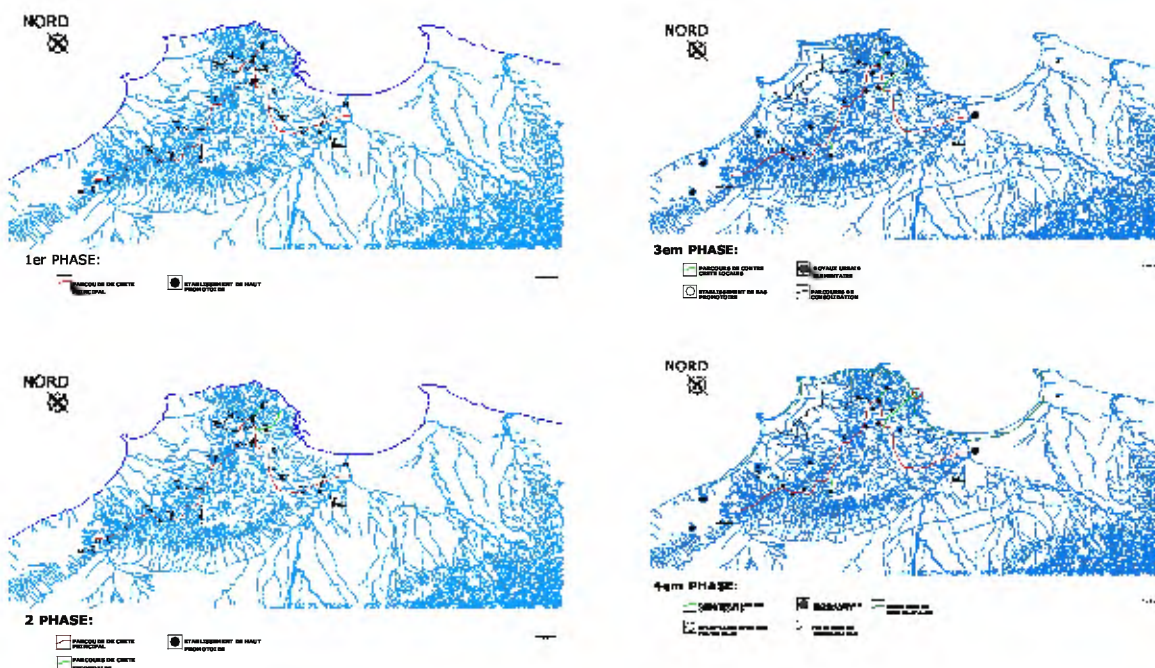


Figure 4.2.1 : Cycle d'Anthropisation du territoire de Ain Benian
Source Alger Métropole Région – Ville Quartier - Contribution au débat- EPAU Alger- SIAAL Stuttgart 2000

4-2-2. Lecture et interprétation du processus de formation et de transformation du cadre bâti/urbain de la ville de Ain Benian

Lorsque les troupes françaises débarquent à Sidi Ferruch le 14 juin 1830, sous les ordres du Maréchal De Bourmont, ministre de la guerre du roi Charles X, la ville n'existait pas encore. Du fait de la composition géographique et géomorphologique, Ain Benian n'était accessible que par Cheraga, cependant, toute communication avec Alger par le bord de mer n'était possible, ou Le Grand Rocher constituait une barrière infranchissable ; aucune population n'habitait donc cette région. Cependant l'allure désertique de la région n'était qu'apparence, car les recherches archéologiques démontrent que l'endroit est connu et habité depuis des temps immémoriaux.

A. La période pré- coloniale:

▪ La période Troglodyte :

Toute une série de grottes témoigne de l'existence d'une population troglodyte fort ancienne :

- Grotte du Grand rocher à l'Est de la ville, découverte en 1869 par le Dr Bourjot, on y pénétrait par un couloir de hauteur d'homme, donnant dans une salle d'environ 20m sur 4 à 5m. Un soupirail naturel l'éclairant au zénith, les parois sont de calcaires et le sol de sable.
- Grotte des carrières Anglade et Sintés, à 500m à l'Est du village ;
- Grotte de La Pointe- Pescade, au dessus du «port au mouches » découverte en 1868, en ouvrant la carrière Mercion et en creusant le tunnel pour le passage de la ligne de chemin de fer.

A l'Ouest du village, au bord de la mer, on trouve un ravin arrosé par une assez belle source ; les flans de ce ravin sont percés de grottes très anciennes :

- Grotte des Bains Romains, découverte en 1900 en exploitant une carrière.

Toutes ces grottes contiennent des ossements de datant de l'époque berbère, en général mêlés à des ossements d'animaux divers : Rhinocéros, Zèbres, Antilopes, Gazelles, Panthères, Ours, Chacals, Anes et Chevaux, ainsi que des rongeurs, reptiles et oiseaux. Elles décèlent aussi des haches polies, des silex taillés, des grattoirs de silex, des aiguilles et poinçons en os, des fragments de poteries à dessins en losanges et chevrons².

▪ La période Pré historique :

Cette période est marquée par l'existence de dolmens sur la rive droite de l'Oued Beni Messous. Ces dolmens³ sont des cases rectangulaires, longues de 2 m en moyenne, larges de 1 m, formées de quatre pierres brutes plantées verticalement mesurant 1,20 m à 1,50 m de haut, la dalle de couverture dépasse rarement les 2,20 m de longueur⁴. Chaque case funéraire contient 5 à 8 ossements d'individus d'âge et de sexe différent aux crânes dilichocéphales longs et étroits. Outre ces ossements, de nombreux objets poteries en terre cuite, cruches et écuelles à dessins géométriques comparables à ceux des objets que fabriquent les berbères de nos jours, des bronzes (bracelets, fibules, bagues), des flèches et pointes de silex, des haches polies, ainsi qu'une lampe punique (lampe punique de Carthage), identique à celle trouvées dans la nécropole Sainte Monique à Carthage), et d'une fibule, dite campanienne (comparable

à celles rencontrées en Italie). Ce qui fait penser quelle est importée par des commerçants Carthaginois, trois siècles avant J.C⁵. Mais le Dr Gabriel CAMPS en 1953 émet une autre hypothèse : cette nécropole pourrait être bien antérieure à l'établissement punique (époque Carthaginoise). C'est peut être vers l'ouest du côté du Maroc, où est démontrée l'existence d'une civilisation du bronze bien antérieure au 3^{ème} siècle avant J.C. En effet la similitude avec certaines céramiques Marocaines⁶ et ibériques corroborerait cette hypothèse. Tous ces objets sont transférés au musée du « Bardo » à Alger, ainsi d'ailleurs que deux dolmens offerts par Mr Ebert, qui se trouvent actuellement dans le jardin du musée.



Figure : 4.2.2...a Vue du Dolmen de Beni Messous
: Source : <http://alger-roi.fr/Alger/guyotville/>

▪ *La Période Romaine : « Ain Benian ou Source des constructions »*

Il existe de nombreux vestiges de la civilisation romaine implantés autour la route romaine (l'actuelle rue colonel si M'hamed), à l'îlot et au bord d'El Djamila (surtout à la Ras-Arcada). Ces vestiges romains ont été détruits lors de la construction du village colonial en 1847. Ajouté à cela, les vestiges romains implantés autour d'une source d'eau indiquent les premiers faits urbains qui ont donné la naissance à la ville (des restes de bassins et de pans de murailles en bloc ; recouverts d'un solide crépi, entourent cet établissement)⁷, ainsi que deux parcours : le parcours reliant Alger – Cherchell et le parcours taillant reliant Aïn-Bénian –Chéraga.

En suivant le parcours du littoral, on arrive à un autre établissement romain (Ras El Conater ou Le Cap des Ponts), constatant que ce nom est estropié sur les cartes, ou il figure sous la forme (Ras Acrata) ; Cette dernière variante est peut être une altération du mot Kabyle (Akerrou) ; qui signifie cap. Ce lieu, ainsi nommé à cause d'un petit aqueduc romain, dont il subsiste encore quelques arcades, que la population d'origine aurait prisés comme arcs d'un pont. Cette construction, aboutit certainement à Ras El Conater et se perd vers l'Est dans les broussailles, c'est ce qui nous conduit à supposer qu'ils devaient prendre l'eau de quelques sources du plateau, pour l'amener aux colons romains établis sur le cap. L'existence d'un fort, sur la presque île de Sidi Ferruch, et un autre au Cap-Caxine et puis l'existence de quelques vestiges -pans de murailles, bassins et citernes d'eau- à Ras El Conater, nous conduisent à supposer l'existence d'un autre fort ici au Cap des ponts ou « Ras Acrata » actuellement⁸.

▪ La période Ottomane :

L'absence de documents écrits et graphiques durant cette période nous ont amené à supposer que les modifications urbaines durant ce laps de temps comptent peu et les grands événements civils ne sont pas à cette époque d'une mutation équivalente du cadre urbain dans cette région. Marquée seulement par la présence d'un palais turque d'été, qui a appartenu au trésorier du Bey d'Alger (Dar Sidi M'hamed El-Khaznadjl)⁹. Cette ancienne demeure se trouve à cheval sur le plateau du grand Chéraga et sur celui de Ain-Bénian.

Le domaine El-Kheznadji a une superficie de 144 ha, on l'appelait la maison de repos, puisqu'elle est plus ombrée, fraîche et pleine de verdure. Le domaine possède aussi un petit aqueduc qui relie un énorme bassin que remplissait l'eau des sources naturelles, à l'autre côté du ravin qui traverse la propriété des canalisations permettaient d'irriguer des orangeries qui bordaient la route et venaient alimenter une grande piscine où les maîtres de la propriété venaient prendre des bains.

B. La Période Coloniale :

▪ Période 1830 - 1853 : La création du village

Après la colonisation française en 1830, le Maréchal Soult, alors ministre de la guerre, adresse, le 28 janvier 1843, au comte « Guyot » Directeur civil de l'intérieur à Alger (de 1839 à 1847), des instructions formelles pour faire explorer le Sahel, d'Alger à Sidi Ferruch. Son

but est d'y faire construire deux villages de pêcheurs et d'ouvrir une route littorale, décision prise sur le vu de rapports concernant la pêche en Algérie. Son projet est de faire construire une vingtaine de maisons, un débarcadère, en bois pour hisser les bateaux à terre, un parc à huître, un atelier pour de préparation des sardines et une sécherie à poisson¹⁰ Le rapport du comte Guyot, le 10 juin 1844, était défavorable à cause de l'orientation défavorable de la cote. Aussi il y a pratiquement plus trace des constructions

Mais Soult persévère et demande à Guyot de continuer ses investigations. Deux source à bon débit sont découvertes dans la région de Ain Benian déjà citée, c'est-à-dire « sources des constructions »(romaines anciennes). Guyotville doit donc être érigé en contrebas près du rivage. Simultanément, la création d'un nouveau village de pêcheurs est décidée à Sidi Ferruch. Guyot, tenant compte de l'échec des colonies militaires établies par Bugeaud, conçoit la création de colonies civiles, confiées à des entrepreneurs auxquels l'Etat accorde une grande concession et des avantages financiers. M.Gouin est choisi pour Sidi Ferruch, M.Tardis, capitaine de la marine marchande, ancien directeur d'une entreprise de pêche au bassin d'Arcachon, pose sa candidature pour Ain Benian le 18 février 1845. Après instruction de la demande par le comte Guyot et avis favorable du conseil d'administration, le 22 mars 1845, l'arrêté de création du village de Ain Benian est signé par le Maréchal Bugeaud, Duc d'Isly, alors gouverneur de L'Algérie, le 19 avril 1845 et le village porte le nom de Guyotville. « Le Comte Guyot qui avait vu, de son vivant, son nom choisi pour baptiser un pauvre village perdu sur le bord de la mer, n'aurais pas reconnu la ruche bourdonnante du siècle suivant »¹¹.

▪ Période 1853 - 1869 : Formation du village

C'est seulement onze années après sa création (en 1856), que Ain Benian prend officiellement le nom de « Guyotville » en même temps qu'elle quittera la tutelle de la commune de Dely-Brahim, pour être annexée à la commune de Chéraga. Dans cette période, l'étendu de Guyotville était vouée à l'agriculture, cependant, elle va végéter pendant cinq années, par manque d'eau, défaut d'accès pratique vers Chéraga : en 1852 dans l'entourage du nouveau préfet, M.Latour-Mézéray, la question se pose de quitter Guyotville, une autre fois la ville semble devoir être rayée de la carte, mais c'est Latour-Mézéray qui va sauver Guyotville avec une série d'importantes mesures :

- Six hectare sont ajoutés aux six déjà concédés.

- De nombreuses fermes isolées sont distribuées sur plateau et sur la cote, l'habitation
- Devant être construite sur concession : 31 fermes sont créées dans la campagne plateau, sur 569 hectares et 8 fermes au bord de la mer, sur 120 hectares.

En 1855, 321 hectares sontensemencés, dont 120 hectares de blé tendre, 9 hectares d'orge. 6 hectares de maïs, 96 hectares de légumes, 25 hectares de pommes de terre. On essaye la culture du tabac, l'élevage est de bonne heure, on plante de la vigne a vin, qui réussit fort bien. En 1859, Guyotville est érige en paroisse et placée sous le patronage de Saint Roch . A paques, un jeune prêtre, l'Abbé Vuillot, qui avait déjà visité les colons, inaugure officiellement le culte dans la nouvelle paroisse, dans un hangar, sur l'établi du menuisier. Après quelques mois, une salle plus convenable sera aménagée dans la maison de M. Berthier¹² .



Figure 4.2.2.d: Eglise et Place de Guyot ville

Source : <http://alger-roi.fr/Alger/guyotville/>

▪ Période 1869 - 1910 : Développement urbain

En 1874, vingt années se sont écoulées depuis les premières tentatives de création du village maritime de Ain Benian , Création dans laquelle la détermination du maréchal d'abord et du préfet lautour Mézaray ensuite, à eu un rôle pondérant . De nombreuses pétitions de colons demandant la création d'une commune, indépendante de Chéraga , vont aboutir le 28

novembre 1874, un décret du général Chanzy érige (la ville en commune de plein exercices). La superficie de la commune est fixée a 1.725 hectares, Guyotville demeurera toujours sous la dépendance juridique de Chéraga , chef lieu de Canton.

La première école fût fondée le 12 octobre 1870, cette école devient école libre Saint-Joseph en 1884, ainsi le village commença à se développer et à se doter en équipements : l'école des filles, l'école des garçons, il y avait aussi l'école maternelle au bas de la rue « Marceau », cette maternelle avait à l'époque, une cour intérieure donnant sur deux classes, les appartements des instituteurs aux étages, donnaient sur la rue « Poincaré ». En 1900, la création d'une ligne de tramway reliant Alger à Kolea a permis à Guyotville en 1901, de devenir un important centre de culture des primeurs. Ce parcours a ordonné la formation de plusieurs quartiers européens, et est considéré comme un parcours matrice et ordonnateur de la croissance¹³.



Figure 4.2.2.e : Guyot ville : Groupe Scolaire

Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville/>



Figure 4.2.2. f: Guyot ville : Ligne de Tramway

Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville/>



Figure 4.2.2 g : Guyot ville, Place Marguerite

Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville>



Figure 4.2.2.h : Guyot ville, Place Marguerite

Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville>

▪ Période 1910 - 1932 : Occupation du rivage côtier

Peu à peu la ville commence à prendre forme. Grâce aux opportunités qu'offre la ville, de nouveaux colons s'installent, en effet le nombre des guyotvillois passe de 3 507 en 1906, à plus de six mille en 1935¹⁴. Ceci a induit :

- La distribution de nouveaux terrains agricoles sur le plateau du côté Sud de la ville, aux nouveaux colons installés dans la région.
- L'extension du village au delà de la barrière naturelle (Oued Chabel) et vers l'Ouest, suivant le chemin de fer.
- Densification du noyau urbain existant et l'apparition de nouveaux quartiers et de nouveaux fait urbains le long du parcours romain ;
- L'aménagement de la place de la république ;



Figure 4.2.2. i: Guyot ville : Le Casino
Source :<http://alger.roi.fr/Alger/guyotville/>



Figure 4.2.2.j: Guyot ville Le Port de la Madrague
Source :<http://alger.roi.fr/Alger/guyotville/>

- La construction de la première jetée en 1920 du futur port de pêche, ainsi que la construction de quelques bars, restaurants, villas et cabanons, ce qui a guidé la ville vers une vocation touristique. C'est d'ailleurs dans cette période qu'on a commencé à parler d'exploitation des capacités paysagères : « Le Tourisme Balnéaire » ;
- L'élargissement du parcours Alger - Cherchell et abandon du tramway ;
- Construction de plusieurs cités de recasement pour les algériens



Figure 4.2.2 .k: Guyot ville : La Place Marguerite

Source :<http://alger.roi.fr/Alger/guyotville/>



Figure 4.2.2.1: Guyot ville : vue sur les Villas

Source :<http://alger.roi.fr/Alger/guyotville/>



Figure 4.2.2.m :Vu Générale de la ville de Guyot ville à partir de la mer
Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville>



Figure 4.2.2.n: Guyot ville : vue sur les résidence côtières

Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville/>



Figure 4.2.2.o: Guyot ville : vus sur la plage

Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville>

- Période 1932 - 1962 : Formation de l'espace périphérique

Avec l'attraction que présente Guyotville, la population ne cesse de s'accroître, ce qui fait qu'en 1936 on est passé de 6 726 habitants à 8 050 habitants, dont 3 361 en 1948. D'autres quartiers ont été créés pour héberger la main d'œuvre algérienne, d'où en 1957 le projet de Constantine. Ce Plan marque le paroxysme de l'industrialisation et de la normalisation de la construction en Algérie et à Alger en particulier. Les besoins en dix ans sont évalués à 600 000 logements (à réaliser, à rénover et à remplacer). Le plan prévoit donc la

réalisation de 53 000 logements pour Alger pour le premier plan quinquennal. Les problèmes se posent dans ce contexte, en termes d'économie, de rapidité et d'efficacité. Les méthodes de planification urbaine sont purement quantitatives et se traduisent en des normes de répartitions de surfaces d'habitat et d'équipements et en zonage des fonctions. Parallèlement, sont instaurées les ZUP⁵. La ville de Ain Benian comme toutes les villes algériennes a bénéficié de ce plan, d'où la réalisation de La Cite Belle Vue et la cité évolutive 1958



Figure 4.4.2. p : Plan de Constantine Habitat collectif à Guyot ville
Source. : Archive de l'AP C de Ain Benian

Ces deux projets ont renforcés la présence des algériens à Ain-Benian, devenant pour la première fois majoritaires par rapport aux colons. Ce qui amenât le nombre de la population en 1960 à 21 000 habitants, dont 13 000 algériens, d'autres cités ont aussi vu le jour : « La Cité Gambetta » et « La Cité Française ».

Autres faits marquants entre 1932 et 1962 :

- La transformation de la place de la république en perdant sa forme initiale ;
- La disparition (par remblaiement) de l'Oued qui a permis l'élargissement du parcours de liaison territoriale (Alger -Cherchell) ;
- L'abandon du tramway ;
- L'ouverture d'une voie d'évitement « Boulevard Parmentier », au sud de la ville et parallèlement au boulevard « Raymond Poincaré », à cause d'une hausse Démographique et d'un développement des moyens de transport ;
- Une grande occupation de la Madrague : les jolies plages étaient surplombées de villas, de cabanons et de restaurants et la ville s'est construite une agréable ambiance balnéaire.



Figure 4.2.2.1: Guyot ville : Le Grand Restaurant

Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville/>



Figure 4.2.2.2 : Guyot ville : le château

Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville/>



Figure 4.2.2.3 : Guyot ville : Port de Plaisance

Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville/>



Figure 4.2.2.4 : Guyot ville : Le Phare

Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville/>

C. La Période Post Coloniale :

▪ Période 1962 - 1970: Réaménagement et réappropriation du village colonial

Caractérisée par un exode rural massif, où on assiste presque à un triplement du nombre de la population qui passe de 6 700 habitants en 1954, à 17 430 habitants en 1966, avec une croissance faible de l'urbanisation et des transformations fonctionnelles. A titre d'exemple, l'église Saint Joseph qui fût reconvertie en mosquée: « Bachir Ibrahim ». La place Marguerite, fût transformée en stade de hand ball, ainsi que la construction d'une annexe de l'A.P.C et d'un bâtiment de l'état civil. Plus tard, Ain Benian a connu une politique volontariste -comme toutes les villes algériennes-, marquée par la création d'un village socialiste à Belle-Vue, dans le but de fixer la population d'agriculteurs sur place au service de l'agriculture, en leur offrant les équipements d'accompagnement au village, tels que le marché et la mosquée. On assiste encore à une prolifération d'unités de production de textile et le déplacement du passage de la route nationale -qui passait autrefois par le centre ville- au sud. Il y a eu la construction d'une école primaire, proche d'une zone d'habitat illicite (cité du 11 Décembre), ce geste a été comme un premier pas vers la réglementation de l'occupation de ces terrains. D'autres édifices furent construits, comme le C.E.M au centre ville, ou l'institut sportif à Belle-Vue, ou encore l'atelier de réparation de bateaux de pêche du côté Ouest du centre colonial, le port lui, demeure toujours à l'Est.

La réglementation «A.E.T.A » en 1966 n'a pas été appliquée, car elle prévoyait la destruction de tout l'ancien village pour position non logique. Le «P.O.G », a classé Ain Bénian comme une zone touristique à haute potentialité baleinière, en faisant les premières orientations à Ain Benian vers le tourisme.

▪ Période 1970 - 1986: Formation de l'espace résidentiel de masse

La politique urbanistique a pris une toute autre orientation, avec le développement de la population de 17 430 habitants en 1966, à 30 400 habitants en 1981, ce qui a engendré le lancement d'un programme d'urbanisation qui n'était pas très important, tel que l'opération des 42 logements à l'Est, près de l'ex église. Ceci avait ouvert la voie à l'auto construction à Belle-Vue, à Djenane El Louz, à la cité du 11 Décembre et le long de la route nationale.



Figure 4.2.5 : La Mosquée El Ibrahimi (Ex Eglise)
Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville>



Figure 4.2.6 : La Route nationale 11 (RN 11)
Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville>



Figure 4.2.7 : Potentialités agricoles de la ville
Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville>



Figure 4.2.8 : Espace résidentiel de masse
Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville>



Figure 4.2.9 : Vue sur la ville de Ain Benian actuel
Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville>



■ Période 1986 - 1990 : Densification de l'espace résidentiel

Le rythme d'urbanisation proliférât durant cette période, la commune a connu une extension démesurée composée de programmes additionnels et d'urgence, afin de répondre aux besoins pressants de la capitale. Elle a connu également une promotion de lotissements à un rythme accéléré, sans schéma directeur préalablement conçu. Aussi, une densification opérée entre le centre ville et La Madrague, entre le centre ville et la cité du 11 Décembre.

▪ Période 1990 - 2005 : Expansion et explosion urbanistique

La ville de Ain Benian connaît aujourd'hui, une stagnation d'urbanisme à l'intérieur de son périmètre urbain, ainsi que la modification et la reconversion de quelques faits urbains,. Cette structure a pris un tracé linéaire suivant le grand axe routier, en partant du noyau initial du centre ville (conçu linéairement). En plus de la perte du rôle et du caractère de la place de la république, il y a eu le début de la fragmentation et l'éclatement de la ville en secteurs monofonctionnelles, ainsi qu'une expansion rapide incontrôlée, ceci a engendré la dégradation de la structure urbaine et du bâti. Notant aussi que l'occupation anarchique du littoral par des habitations illicites, provoque la dégradation de ce patrimoine maritime et que l'existence des activités industrielles au milieu des habitations pose d'innombrables problèmes.



Avant l'urbanisation



Après l'urbanisation

Figure 4.2.2.10 : L'extension de la ville de Ain Benian aux détriments des terres agricoles

Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville>

-
- 1 Canigia.G, Malffei.G , Composition Architectural et typologie du bâti – Lecture du Bâti de base-, traduit de l’italien par Larochelle.P, edit Ville recherché diffusion,, Ecole d’architecture de Versailles,Paris,2000 p999
 - 2 Le journal de la ville, édition de l’Amicale des Anciens de Guyot ville.
 - 3 (Découvertes en 1840 par Mr Berbrugger, dont le nombre primitif est estimé à plus de 250)
 - 4 BERBRUGGER .A « Revue Africaine N° LXXXII, 1983, page 266-267
 - 5 GZELL.S « Atlas Archéologique
 - 6 DOUBLET .G « Le muse d’Alger
 - 7 Plan des Environs d’Alger « D’après le Croquis fait par sur les lieux par le Capitaine du Génie Boutiri », 1808
 - 8 DUROUX et FIORI « Le livre d’or du département d’Alger
 - 9 Lettre du 30 janvier, cité par Lacoste dans « La colonisation maritime en Algérie »
 - 10 Lettre du 30 janvier, cité par Lacoste dans « La colonisation maritime en Algérie »
 - 11 Réf : Le journal de la ville, édition de l’Amicale des Anciens de Guyotville.
 - 12 Réf : Le journal de la ville, édition de l’Amicale des Anciens de Guyotville.
 - 1313 Réf : Le journal de la ville, édition de l’Amicale des Anciens de L’école Saint-Joseph Guyotville.
 - 14 Réf : Le journal de la ville, édition de l’Amicale des Anciens de Guyotville.
 - 15 Zone à Urbaniser en Priorité

4-3 Processus de planification spatial (PUP- PDAU – POS- GPU de la ville de Ain Benian

La lecture de ces différents instruments d'urbanismes et d'aménagement à l'échelle local ou régional traduit les différentes mutations fonctionnelles et spatiales. Elle encadre l'évolution de la problématique urbaine sur le plan diachronique à travers les préoccupations fondamentales de la maîtrise et du contrôle du sol urbain. Nous essayerons d'examiner la question de la transformation urbaine (programme d'aménagement) dans ces rapports induits à l'identité littorale et /ou côtière. La ville côtière de Ain Banian, a connu plusieurs expériences d'urbanismes et actions d'aménagements retenues dans différents plans : PUP (Plan d'Urbanisme Provisoire), PDAU (Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) et GPU (Grand Projet Urbain) .

4-3-1. Le Plan d'Urbanisme Provisoire (P.U.P 1983) :

La commune de Ain Benian a été dotée d'un PUP, approuvé par la wilaya le 30-11-1983. Son objectif principal consiste dans l'établissement d'un schéma de développement urbain assurant un équilibre entre l'espace agricole et l'espace urbanisé (résidentielle, de loisir et des nouveaux programmes d'habitat). Le contenu de ce plan a défini 4 secteurs d'interventions qui comprennent l'aménagement proposé ainsi que les affectations des parcelles, les terrains de réalisation et le type d'intervention adéquat. Les options d'aménagements et orientations urbanistiques des différentes zones d'interventions sont les suivantes :

- Centre Ville (ex village colonial) :

Partie de ville homogène ayant subi une croissance urbaine unitaire sur un plan de lotissement prédéterminé est ordonnée par le parcours territorial linéaire et parallèle à la mer. Cet axe centralisateur regroupe l'ensemble des activités commerciales et de service (marie, école, ect..) existantes à maintenir. L'action d'aménagement vise à renforcer de son extrémité ouest (porte d'entrée de la ville de Staouali) par la création d'un nouveau pôle urbain de commerce /services et d'échanges (grandes surfaces, lycée, poste de gendarmerie, gare routière). On assiste à une proposition de réaffectation de parcelles agricoles limitrophes sur la partie sud du centre ville à la limite du boulevard Parmentier, une première translation a été faite par dédoublement des futurs emplacements d'équipements urbains majeurs (mosquée, CEM, jardin public, marché, ect...). Cette diffusion de la centralité encadre l'ensemble de l'unité morphologiques du village colonial.

▪ Les extensions du Centre Ville (ex village colonial) :

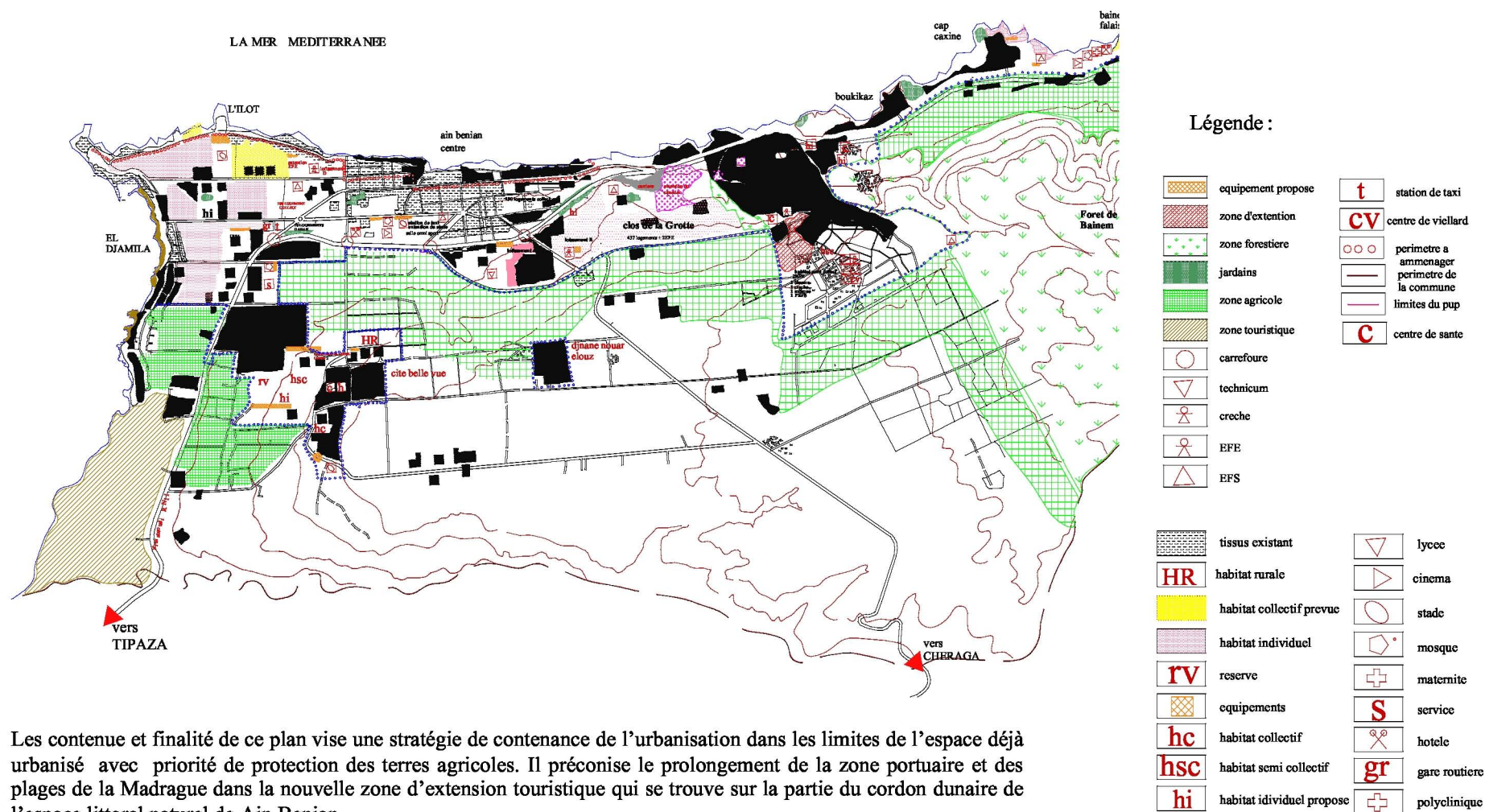
On assiste à la mise en place d'une nouvelle bande d'urbanisation nouvelle parallèle à la voie d'évitement sud du centre ville. Elle contient un ensemble de programme mixte d'équipement et de lotissements résidentiels individuels (polyclinique, technicum, lots à bâtir etc...). Un processus de densification et de réaffectation des domaines agricoles dans un programme à dominante résidentielle individuelle / collectifs et équipements éducatifs s'est effectué dans le côté ouest dans le prolongement du centre ville au port et les plages de la Madrague. Cette croissance interne à renforcer les liaisons fonctionnelles et organisationnelles entre la ville et la façade maritime ouest. Par contre la façade maritime nord / front de mer du village se trouve exclue de la problématique d'aménagement. Elle constitue une limite du périmètre urbain à aménager.

▪ Le quartier de la Cite Belle Vue :

Cette zone à caractère résidentielle se définit dans le cadre des premières expériences coloniales tardives des fins des années soixante d'améliorations des conditions d'habitats (les grands ensembles du plan de Constantine). Ce plan vise une politique d'intégration urbaine de ces quartiers d'habitats périphériques en les dotant d'équipements de services de proximité et d'accompagnement afin d'améliorer les conditions de vie sociales. Ainsi une programmation d'une série d'équipement renforce le caractère pluri fonctionnel de cette zone, la développant comme centre urbain secondaire périphérique (mosquée, marché de proximité, équipements scolaires) . Une série de projets d'habitats collectifs / semi collectifs vient se greffer autour de ces grands ensembles d'habitats.

▪ Le quartier du Grand Rocher :

Il s'identifie par un site paysager surplombant les falaises de la façade maritime nord. Il constitue un quartier marginale de la ville (communal 14) de population indigènes pendant la période coloniale. Cette zone est enclavée par les coupures et barrières géomorphologiques et paysagères (falaises du trait côtier, zones de carrières, et la forêt de Bainem) et artificielles (cimetière chrétien/musulman) .Elle se caractérise par un urbanisme d'habitat informel (favelas de la ville) et une forte densité de population. C'est ainsi que ce plan d'urbanisme prévoit une restructuration et remise à niveau du tissu spontané en améliorant les infrastructures et voiries urbaines et la réhabilitation du bâti ancien .Il prévoit une série d'injection d'équipement de proximité afin d'améliorer le standard de vie sociale.



Les contenue et finalité de ce plan vise une stratégie de contenance de l'urbanisation dans les limites de l'espace déjà urbanisé avec priorité de protection des terres agricoles. Il préconise le prolongement de la zone portuaire et des plages de la Madrague dans la nouvelle zone d'extension touristique qui se trouve sur la partie du cordon dunaire de l'espace littoral naturel de Ain Benian.

Figure 4.3.1 : Plan d'Affectation et d'Aménagement du PUP

Source : Document du PUP, DUCH d'Alger, 1983

4-3-2. Le Plan Directeur D'aménagement et D'urbanisme (PDAU 1994) :

La ville de Ain Benain, située dans le Sahel ouest d'Alger sur la couronne périphérique littorale de la métropole d'Alger est en phase de mutations successives physiques, spatiales et socio économique par sa position stratégique au piémont nord- est du massif de Bouzareha ; elle constitue la porte urbaine d'Alger sur la baie ouest du sahel en continuité des grands pôles touristiques ' Club des Pins, Moretti, Sidi Ferruch, Palem Beach et Zeralda, et plus loin les plages du Colonel Abbas). Cette position stratégique sur le trait côtier Sahélien lui confère un caractère de point relais entre le pole central d'Alger, les communes littorales et l'arrière pays du Sahel. La pression démographique et les activités attractives de la ville de ces vingt (20) dernières années a accentuée le processus d'urbanisation et d'étalement urbain. Cette croissance urbaine diffuse a participé à éclater la structure de la ville. On note à ce sujet que sur la superficie de 42 hectares du secteur déjà urbanisé les espaces interstitiels et vide urbains sont constitués de 38 hectares La logique du zoning monofonctionnelle a instrumentalisé l'ensemble des programmes d'habitats et d'équipements à réalisés.

La stratégie d'aménagement et le contrôle du développement urbain contenu dans le PDAU s'orientent sur les thèmes d'interventions suivants :

- Réhabilitation / rénovation du patrimoine historique du centre ville.
- Protection et mise en valeur de l'espace rural agraire et des paysages littoraux naturels remarquables ainsi que la zone touristique d'El Djemila.
- Densification des espaces intermédiaires vide entre les différents fragments comme alternative à l'extension urbaine.
- Réorganisation et renforcement des espaces urbains.

Ce programme d'actions sera affecté dans les différentes zones homogènes défini dans le cadre de mise en place des secteurs des P.O.S. On note que dans cette deuxième expérience urbanistique, un intérêt particulier est porté sur l'intégration d'aménagement de la bande côtière et les façades maritime (Nord et Ouest) dans les secteurs d'interventions.

Conclusions D'analyse	Principes	Options	Aménagement
-Mitage des terrains agricoles les plus riches -Enclavement des terrains agricoles	DEVELOPPEMENT AGRICOLE Aménagements avec Le maintien et la revalorisation de l'activité agricole	Développement orienté sur les terrains agricoles de moindre qualité	-Maintien des terrains enclavés de 1ère classe en tant que réserve pour l'aménagement à long terme. -Occupation des terrains susceptibles d'être urbanisés à l'intérieur du périmètre urbain (résorption du déficit) -Mise en valeur des terrains de la classe 03.
-Dégradation de la zone balnéaire «EL-DJAMILA » -Aménagement des terrains de la zone d'expansion touristique -La ZET, occupée par une station d'épuration	Développement Touristique -Aménagement avec le maintien et la revalorisation de l'activité touristique.	-Définition des zones de protection -Dé marginalisation de la zone touristique (Garder le cachet touristique par la réhabilitation du patrimoine mobilier et immobilier). -Protection des plages -Rénovation de la zone balnéaire	-Création d'un pôle touristique à proximité du port de pêche. -Programmation d'activités liées à la pêche et aux loisirs (hôtel, aquacultures, clubs touristique, clubs de pêcheurs.) -Mise en relation du centre urbain au centre touristique. -Création d'une zone aménagée pour la pêche à la ligne (notamment dans les criques de la zone Est). -Création d'axes piétons à proximité de la plage (éviter la pollution). -Assainissement de la zone d'habitation.
-Capacités agricoles du site amoindries. -Occupation irrationnelle des terrains (multiplication d'habitat à faible densité) -Dégradation des zones urbaines anciennes.	DEVELOPMENT URBAIN -Par des restructurations et des rénovations de l'espace urbain et des extensions.	-Réorganisation de l'espace urbain existant et extension sur les versants, avec une hiérarchisation des espaces. -Restructuration du centre urbain	-Renforcements du schéma urbanistique linéaire -Création des centres hiérarchisés à partir des quels s'articulent les différentes composantes (habitat- équipements). - Restructuration du centre urbain actuel. -Centres de quartiers. - Réhabilitation du centre touristique (réhabilitation). -Articulation des différents centres par des boulevards. -Choix des densités les plus compatibles.

Figure 4.3.2.a : Tableau récapitulatif des options et actions d'aménagement du PDAU de Ain Benian 1994

Source : Documents du PDAU de Ain Benain, CNERU,1994

L'LOT SECTEURS URBAINS n°1 et 2	situation	ils sont limités au Nord et à l'Ouest par la mer, à l'Est par le centre ville et au Sud par le chemin rural				
	caractéristiques actuelles	Ces secteurs qui représentent une des extensions actuelles du centre ville, sont presque entièrement en chantier par des programmes de logements individuels (lotissement) et un technicum. Un programme de 900 logements collectifs, une crèche, une école fondamentale élémentaire et un centre commercial sont prévus.				
	Aménagement :	La partie qui est en cours d'urbanisation recevra un complément d'habitat et d'équipement.				
	affectation des parcelles	N°	superficie	affectation	terme de réalisation	observation
			29 000	habitat individuel, jardin public, maternité	85-90	a intégrer au lotissement existant
			10 000	gare routière, station de taxi.	85-90	a prévoir avec une station de taxi et aménagement du carrefour.
			17 000	lycée et services	85-90	
CITE BELLE VUE SECTEURS URBAINS n°3 - 4 et	situation	ils se situent au Sud du centre ville, ils sont limités au Nord et à l'Ouest par la RN 11, au Sud et à l'Est par l'agriculture.				
	caractéristiques actuelles	Cette zone qui se compose de la cite belle vue et quelques équipements a connu des affectations importantes qui vont la développer de façon considérable. L'A.P.O a lancé un programme d'environ 100 logements individuels, et des équipements, la wilaya a implanté un programme d'environ 1 200 logements collectifs				
	Aménagement :	Des équipements commerciaux sont prévus pour compléter le programme existant, ainsi qu'un programme d'habitat.				
	Affectation des parcelles	N°	Superficie superficie		terme de réalisation	observation
			25 600	réserve		
			20 700	habitat semi collectif et individuel- C.E.M	85-90	densité brute 40 logs/ ha
			14 000	habitat collectif+ marché commerces +cinéma	83	Equipements rez- de -chaussée des logements
			5 800	habitat individuel	83	
			34 000	habitat rural		proposition faite avec la DUCH
CENTRE - VILLE SECTEUR URBAINS n°6-7 ET 8	situation	ils est limité au Nord par la mer, à l'Est par le grand rocher au Sud par le CW.111 et à l'Ouest par l'ilot.				
	caractéristiques actuelles	Il regroupe les principales activités de la commune : administration, culturelle, et de grandes surfaces commerciales. ces activités sont situées le long d'un grand axe. la partie Nord qui borde la mer,				
	Aménagement :	Création d'une promenade qui liera les zones de loisirs Est-ouest, par des jardins publics ouverts sur le grand axe et principal du centre ville. le nouveau centre commercial, doit recevoir des aménagements : carrefour, parking et places plantées.				
	affectation des parcelles	N°	superficie	affectation	terme de réalisation	observation
			5 000	hôtel	83	
			4 500	école fondamentale élémentaire	83	
			11 900	lots individuels + jardins publics	83	extension du lotissement existant
			850	2 lots individuels	83	du lotissement existe
			2 900	crèche+ j . enfants	83	
DJENAN EL LOUZ SECTEUR URBAIN n° 9	situation	ils est situé au Sud du centre ville en pleine zone agricole.				
	caractéristiques actuelles	c'est un petit lotissement qui sera créé en pleine zone agricole sur un domaine privé.				
	Aménagement :	étant donné l'éloignement de ce lotissement, il est prévu une école primaire et la reprise des voiries.				
	affectation des parcelles	N.	superficie	affectation	terme de réalisation	observation
			5 000	hôtel	83	

Figure.4.3.2.b : Tableau récapitulatif des actions d'aménagements des secteurs des POS
Source Documents du PDAU de Ain Benian, CNERU, 1994

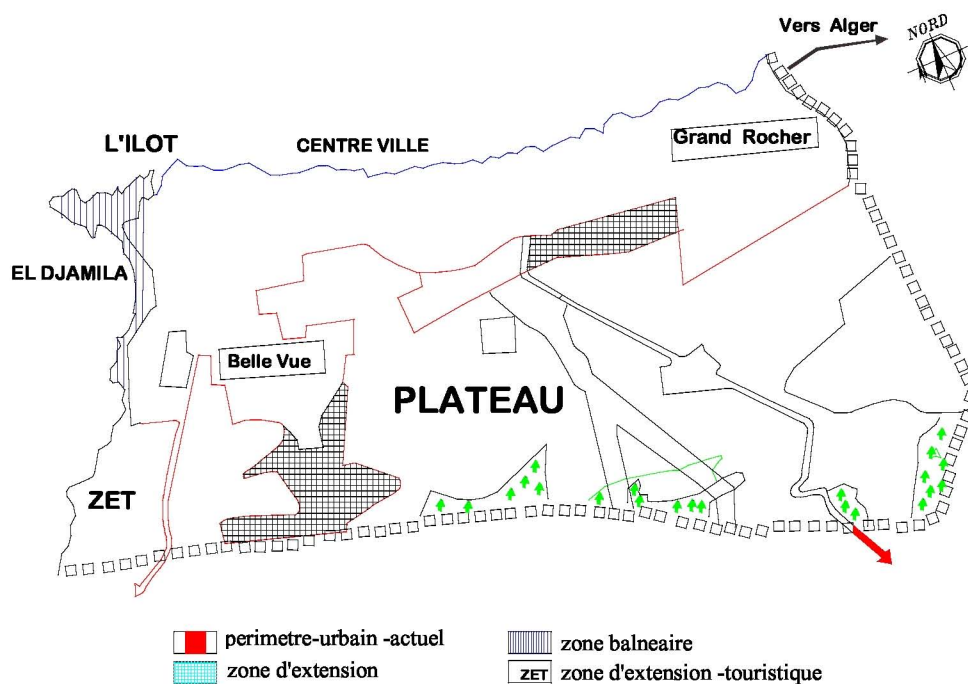


Figure.4.3.2.c : Possibilité de développement de la ville de Ain Benian
Source Documents du PDAU de Ain Benian, CNERU, 1994

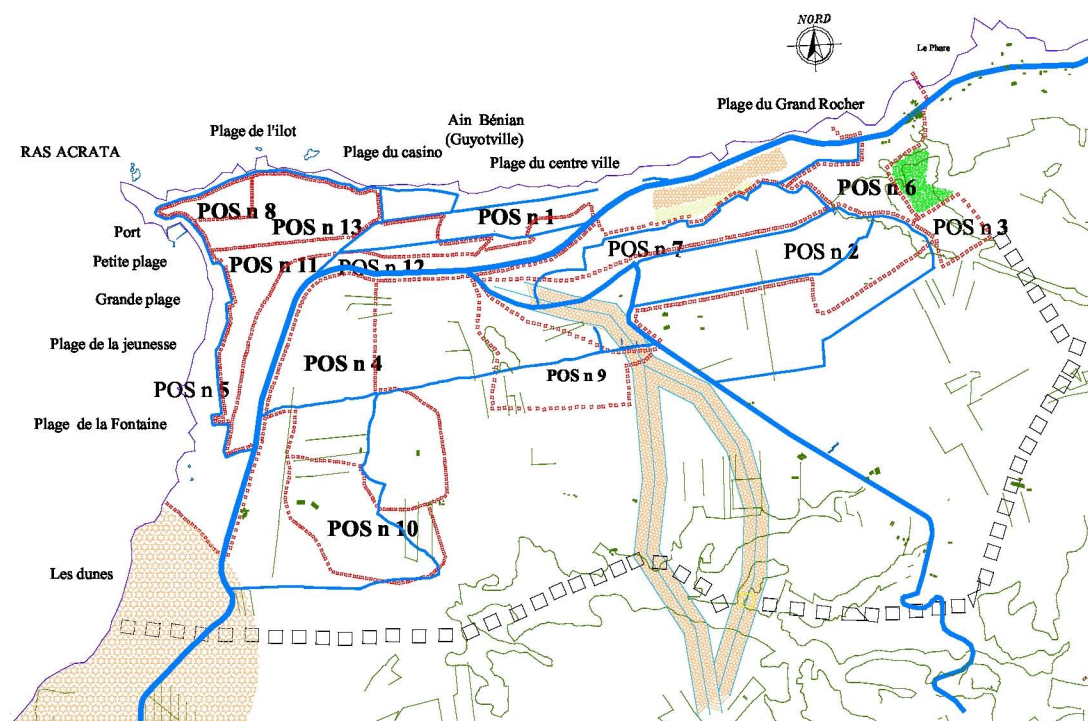


Figure.4.3.2.d : carte des secteurs des POS de Ain Benian
Source Documents du PDAU de Ain Benian, CNERU, 1994

4.3.3. Le Grand Projet Urbain (G P U 1997) :

Dans le cadre de la métropolisation de la capitale et la révision du PDAU d'Alger (1994) ; on assiste à un passage des différentes expériences d'urbanisme au projet urbain. L'établissement du GPU du Gouvernorat d'Alger (1997) intègre la dimension de littoralisation dans sa stratégie de développement des actions d'aménagements le long du littoral Sahélien / baie d'Alger. C'est ainsi que la ville de Ain Benian est inscrite dans le sixième (06) pôle urbain maritime. Elle s'identifie dans la bande littoral qui comprennent El Djemila / les dunes et Zeralda. Il vise le renforcement de la vocation touristique, protection et mise en valeur des espaces paysagers naturels littoraux. Elle intègre dans son développement la fonction de tourisme d'affaire (centre d'affaires international). La thématique de reconquête du front de mer et des façades maritimes du Sahel / baie d'Alger s'inscrit de nouveau dans le débat urbanistique. L'aménagement urbain s'appuie sur la reconsidération et l'intégration fondation des différents rapports ville – mer (fonctionnels, organisationnel, formelle ; paysager), dans la nouvelle politique de renouvellement urbain. Le quartier d'El Djemila (ex la Madrague) qui comprend le port, la zone des plages et la bande d'urbanisation côtière de 300 m. Le cordon dunaire et la zone d'expansion touristique a été doté d'un cahier de charge qui fixe les réformes d'usages du sols (activités autorisées ou interdite) et le mode d'occupation des sols (COS, CES, alignement, gabarit, ect..) ainsi que la zone non aedificandi maritime, les servitudes, paysagères côtiers à protéger et les parcours piétons panoramiques à mettre en valeur. Actuellement le projet d'aménagement du port d'El Djemila consiste à une artificialisation du trait côtier et du rivage des plages (travaux d'enrochement/pôle d'irisation) afin de gagner de nouveaux espaces de servitudes paysagères et de promenade sur la mer. L'agrandissement du port se traduit dans le prolongement de la digue de protection ainsi que l'installation de trois (03) grands bassins pour les bateaux de pêches et de plaisance. En finalité on assiste à un dédoublement compétitif de la pratique urbanistique d'un côté la diffusion et l'éclatement urbain des nouvelles formes extensives de l'autre côté la préoccupation de la reconquête des fronts de mer et protection des paysages littoraux.

4.3.4 Projet d'aménagement de la ZET D'EL Djamila

Transformation de la Z.E.T¹ d'El Djamila :

La zone d'expansion touristique a connu des transformations a travers le temps. On assiste a une régression de sa superficie due, en grande majorité, a l'appropriation de terrains pour les besoins de développement urbain, sans négliger le phénomène de construction de maisons individuelles sur le littoral en s'octroyant l'espace touristique de la ville pour une jouissance individuelle.

❖ Présentation de l'assiette d'intervention (au niveau de la ZET d'El Djamila) :

▪ Situation et accessibilité :

La zone d'intervention s'inscrit dans la zone d'expansion touristique d'El Djamila, est situé sur la cote Sud Ouest de la ville, et s'étend sur une superficie de 57 ha . Elle est limitée au Nord par la zone résidentielle, à l'Est par la route nationale n°11, à l'Ouest la mer et au Sud par l'oued Beni Messous . Elle est accessible par la R.N 11 .

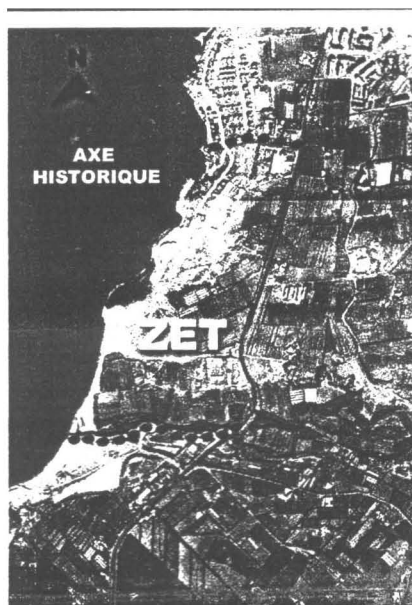


Figure 4.3.4.a: Situation de la ZET d'El Djamila
Source ENADET, Tipaza

¹ Voir Chapitre 2.3.1 relatif au décret de création des ZET et sa définition

▪ Morphologie de la ZET :

L'assiette d'intervention est constituée de deux parties : La première est relativement plate et occupe la partie haute, a proximité de-la R.N 11. Par contre, la partie basse, proche de la mer , occupe un terrain .accidents avec une dénivelé de 9m .

▪ Potentialités naturelles du site :

- Plan d'eau : abrite contre les vents du Nord-Est et Nord.
- Déclivité du fond marin : 1 % moyenne.
- Rocher : existant par endroits bien détermines.
- Apport alluvial : important par l' Oued Beni Messous
- Pollution : moyenne.
- Relief désavantageux : existence de dune et une urbanisation souvent vétuste à l'arrière plan .
- Qualité du sable : sable fin avec un faible pourcentage d'alluvions, mais malheureusement qu'il subit le phénomène d'extinction de sable.
- Microclimat : brise de terre et de mer.
- Couverture végétale : broussailles et terres agricoles de troisième classe.

▪ Problème de la Z.E.T :

- Problème de jonction entre le centre ville et la zone touristique qui est la conséquence directe de l'urbanisation anarchique
- Cette partie de la ville souffre du problème de pollution et l'évacuation des eaux usées vers la mer
- L'un des grands problèmes qu'affronte Ain Benian est le pillage du sable, et le site d'intervention offre une assiette sablonneuse très importante
- Le pillage de sable cause un problème écologique qui est l'avancée des eaux de mer.

▪ Projet : Complexe touristique a Ain Benian _____ :

La création d'un pôle d'animation au niveau de la ZET est primordiale en vue de ranimer l'activité touristique, ce pôle sera une séquence importante du parcours du front de mer, créant ainsi une continuité vers la zone touristique et la Madrague.

La proposition vise à offrir un bon nombre de points d'attractions dans un site ou tout semble être en faveur d'un projet pouvant doter la ville de Ain Benian d'une structure touristique de renommée.

L'intervention étant dans une zone spécifique, nécessite la prise en considération des données climatiques, écologiques et statistiques.

✓ Affectation des espaces :

Le complexe touristique, a été structuré en trois zones, qui comprennent plusieurs fonctions :

1. Zone d'hébergement : la position de villas et de bungalows vient pour créer une continuité avec le caractère résidentielle balnéaire des habitations implantées tout le long de la zone de la Madrague.

En ayant l'axe historique comme parcours d'animation principale, les percées visuelles soutiennent l'afflux des touristes et plaisanciers. L'alternance d'espaces verts au coeur de la zone d'hébergement crée une ambiance paisible et calme au sein de cette entité. L'implantation des activités de consommation et de distraction le long de l'axe historique afin de marquer l'importance de cet axe.

2. Zone d'animation principale ; a l'échelle de la ville, elle est dote d'un hôtel quatre étoiles, des équipements multifonctionnels, des appartements de luxe. Une structure d'accueil offrant un niveau de service de qualité destinée a une clientèle exigeante.

3. Zone de loisir et- de- détente aménagée en espace vert dans le but de créer un microclimat favorable à la détente et à la pratique.4e sport en plein air. Cette zone assurera une animation durant toutes l'année hors de la saison estivale

✓ Programme du complexe :

1- Hébergement :

- Hôtel (4 étoiles)
- Appartements
- Villas
- Bungalows

2- Activité culturelle :

- Cinéma
- Médiathèque
- Galerie d'art et d'exposition
- Salle de conférence
- Théâtre en plein air
- Centre culturel
- Forum de l'image

3- Sport et loisir :

- Promenade
- Terrain de Basket- Volley – ball
- Parcours golf
- Parcours d'équitation

4. Sport nautique et aquatique :

- Ski nautique.
- Planche a voile
- Une piscine a spectacle aquatique

5-Equipement de service :

- Protection civile
- Infirmerie
- Sécurité

6-Protection de l'environnement :

- Centre de gestion écologique
- Station d'épuration d'eau

✓ Genèse de la proposition :▪ Première phase :

• Le prolongement de l'axe historique assurera la continuité avec la zone El Djamila. Cet axe sera animé par quatre moments, née de l'intersection des percées visuelles fonctionnelles avec l'axe historique, qui sont induits dans une logique de trame en continuité avec la ville. Les trois premiers moments vont créer une animation le long de l'axe historique en proposant des boutiques artisanales, des espaces. La mer de consommations de spécialité locale offrant une originalité des services proposés le long du parcours

• L'intersection de la percée centrale et l'axe historique présente le moment central du projet, est matérialisé par une place où converge l'ensemble des activités du complexe.. Il sera l'élément d'articulation des différentes parties, un espace de rencontre et de manifestation culturelle

▪ Deuxième phase :

• La création de deux diagonales, permettant de cerner la place par trois parois urbaines

▪ Troisième phase :

• L'intersection de l'axe historique avec l'oued Beni Messouss, délimite toute la partie destinée à être le lieu de détente et de sport, qu'elles puissent ses formes et parcours du site naturel de telle manière à retrouver des vues panoramiques semblables à celle dans les plateaux accidentés de Ain Benian. La création de deux diagonales, permettant de cerner la place par trois parois urbaines

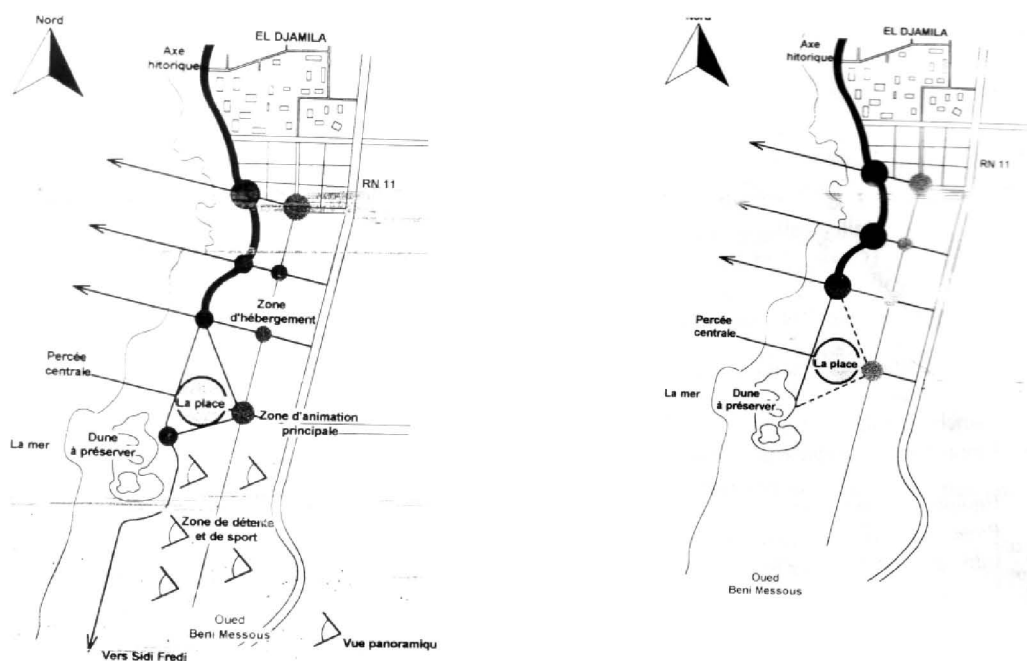
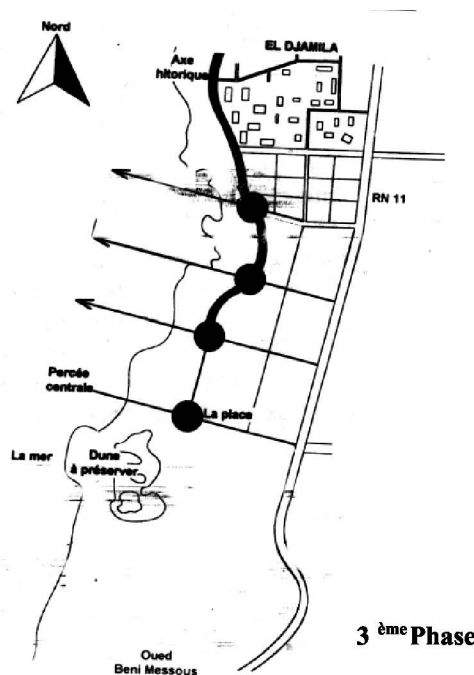
2^{ème} Phase1^{ère} Phase3^{ème} Phase

Figure. 4.3.4. b : Plan d'aménagement proposé de la ZET d'El Djamilia
Source :ANDET (ex ENET), Tipaza

✓ Les principes d'intervention au niveau de la place :

L'idée directrice consiste à valoriser la mer, par un effet de découverte graduel à travers le parcours, traduit par un traitement au niveau de la place, d'où on impose le projet comme obstacle visuel afin de mettre en scène le projet architectural créant une séquence qui rallonge le parcours vers la mer, qui suscite la curiosité l'impatience, puis l'admiration chez le visiteur en aboutissant à la mer. La porte urbaine est mise en évidence. Cette porte qui mène vers le centre d'intérêt (qui est la mer), son action est assumée par l'hôtel, la place, la dune, la terrasse sur mer et le boulevard front de mer qui constituent le seuil de la mer.

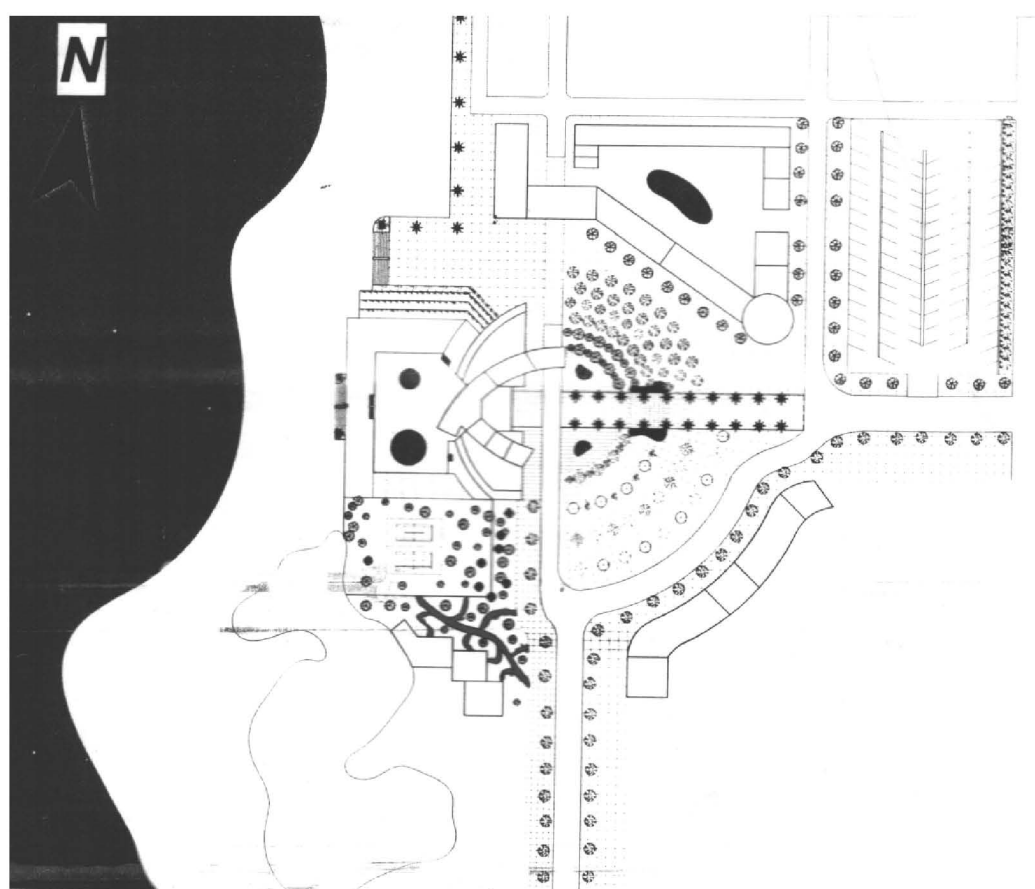


Figure. 4.3.4.c : Plan d'aménagement (de la Place) proposé au niveau de la ZET d'El Djamila
Source :ANDET (ex ENET), Tipaza

4.4. Interprétation du processus historique de la ville :

L'analyse du processus historique de formation et de transformation, établi la première synthèse d'interprétation de la structure urbaine historique à travers l'identification des éléments ordonnateurs et des éléments générateurs de la croissance urbaine. Cette croissance s'est donc opérée d'une manière seulement horizontale ou spatiale, sans prise en compte des valeurs paysagères et agricoles de la commune.

L'analyse du processus de formation et de transformation, de la ville de Ain Benian nous a permis de dégager un ensemble d'éléments significatifs de permanence avec le degré transformationnel et de trouver les éléments inducteurs et ordonnateurs de la croissance de la ville on distingue quatre modes de croissance urbaine différents :

1- Une croissance urbaine homogène et unitaire : Générée par le fait urbain (place de la république), avec une trame régulière (centre ville colonial), ordonnée par les parcours de développement urbain, parcours de formation romain (vers Cheraga) et les éléments de conformation naturelle (la mer méditerranée, Oued chebat et la ligne de redressement). Elle a été ordonnée par les parcours historiques de formation territoriale : le parcours antique romain (Alger Cherchell), le Boulevard du colonel Si M'hamed, le Boulevard Si Lounès et la rue Ain Benian, ainsi que les faits urbains majeurs : la Mosquée Bachir Ibrahimi, la gare et la poste.

2- Une croissance urbaine linéaire : Une croissance périphérique en forme de « L », ordonnée par le parcours historique de formation territoriale partiellement altérée (Alger – Cherchell) et la mer méditerranée, représenté par des villas maritimes, la ZET, et l'habitat informel

3- Une croissance polaire : « La cité Belle vue, La cité du 11 Décembre et la cité évolutive », générée par les parcours de développement récents et de consolidation de la trame agraire.

4- Une croissance fragmentaire : Située sur le plateau agraire Djenane ellouz sous forme des lotissements ; non structurée, des formes et des tissus hétérogènes incohérents.

CHAPITRE 5

IDENTIFICATION. DES FORMES D USAGE ET DES VALEURS PAYSAGERES

DE LA VILLE COTIERE DE AIN BENIAN

5-1 Dominante résidentielle dans le mode de structuration de la ville de Ai Benian

Après l'indépendance, Le Gouvernement place le logement comme l'une des priorités de sa politique économique et sociale d'où la problématique de la production du logement a constitué, depuis l'indépendance de l'Algérie une préoccupation majeure, des Pouvoirs publics. La démarche adoptée a consisté à identifier les sites potentiels pouvant accueillir les nouveaux programmes d'habitat (à l'échelle local, régional, national) de nouvelles villes et ce, en collaboration avec le département de l'aménagement du territoire.

Parmi les éléments de la nouvelle Stratégie Nationale de l'Habitat, il y a en premier lieu, le développement de la promotion foncière dont les mesures retenues devront permettre une augmentation et une diversification des terrains à bâtir pour différents segments, le développement de la production de logements, la réforme institutionnelle de financement, ainsi que des mesures d'accompagnement de ces réformes, se rapportant à la création d'un observatoire de l'habitat, au contrôle de l'urbanisme, à la qualité du cadre bâti. Concernant particulièrement les mesures prises au niveau du développement de la promotion foncière, nous pouvons citer : L'accélération des études et approbation des plans d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) sur l'ensemble des communes qui n'en sont pas dotées et ce, afin de déterminer à court, moyen et long termes les terrains urbanisables par type d'occupation. A ce sujet on note l'introduction du plan local de l'habitat (PLH) définissant et programmant la réalisation des besoins en terrains à bâtir et en logements au niveau des Wilayas et pour les différents segments de la demande. Ce plan définira également les moyens et mesures pour sa réalisation tant avec la participation du secteur public l'AADL, Agence Foncière Locale, qu'avec celle du privé (propriétaires fonciers, demandeurs particuliers, etc.). Concernant le système de production de logements, il y a lieu d'abord d'engager de nouvelles procédures et approches d'évaluation des besoins en logements, permettant d'appréhender la réalité de la demande, sa mobilité et sa segmentation en fonction des besoins et des capacités potentielles à les prendre en charge.

La réalisation du programme de construction de un million de logements est une décision prise par son Excellence M. le président de la République sur les cinq (05) années à venir (2005/2009).

Des étapes ont été franchies depuis l'adoption du programme telles que, la prospection des assiettes foncières et l'évaluation des niveaux de déficits en logement pour chaque wilaya. L'ensemble des wilayas ont élaboré leur plan local de l'habitat (PLH) ; document au sein duquel sont recensés les besoins de chaque commune. Les besoins ayant été cernés, l'ensemble des wilayas ont reçu les instructions nécessaires à l'effet de dégager les assiettes foncières relatives à l'implantation des constructions objet de ce programme, partant du fait que la disponibilité des terrains a été confirmée à partir des instruments d'urbanisme approuvés. On dénombre selon les indications fournies, une disponibilité de terrains urbanisables estimée à 94.000 ha qui, à raison d'une densité brute de 30 logements par hectare, permettent la réalisation de 2.820.000 logements. Cette disponibilité de terrains varie d'une wilaya à une autre : pour vingt-trois (23) wilayas du littoral la disponibilité actuelle de terrains urbanisables est de 31 m² par habitant.

L'accélération du phénomène de la petite ville côtière de Ain Benian s'est caractérisée en totalité par la consommation du sol urbain par l'espace résidentiel. Le processus de formation de la ville (passage du stage village agraire à la ville côtière contemporain) a été engendré et contrôlé par la localisation clairsemée des orientations et projets d'habitats dans les quatre (04) dernières décennies dans les friches agraires. Les premières expériences du programme d'habitat collectif des années 80 ont été contenues dans les aires agraires sous-utilisées délimitées au nord par la façade maritime, au sud par le chemin d'exploitation agricole, à l'est le village colonial et à l'ouest par le port de la Madrague (cité 500logts). De même on souligne que le flanc sud/ouest du plateau de la cité Belle Vue desservie par la proximité du parcours territorial (RN11) a constitué un réservoir de réalisation d'un premier programme important d'habitat collectif (1000logts). La typologie de configuration du bâti reproduit le modèle récurant des ZHUN. Ceci a constitué l'apparition des premières hautes densités périphériques (60 à 80 logts/ha). Le système d'optimisation des relations urbaines entre le village ancien et les nouvelles formes d'habitas collectif consiste dans la greffe fonctionnel des unités autonomes d'habitat sur le maillage des dessertes urbaines (ex chemin d'exploitation). Les années 90 ont été caractérisées par le développement du programme de l'habitat individuel. On assiste à la mise en place des lotissements résidentiels (Lotissement E, B,A, El Azhar,ect..) sur les espaces interstitiels entre les différents fragments composite du processus historique de

formation (aspect de colmatage de structure urbaine). Ce processus de gaspillage des réserves foncières urbaines (rayon d'urbanisation > 800 m) pour un usage monofonctionnel exclusif d'habitat (collectif/individuel) a participé à un déséquilibre dans le mode d'organisation et de distribution urbaine. On assiste à une dualité fonctionnelle /spatiale entre le centre ville (village colonial) et les nouvelles extensions périphériques. Le remplissage successif des différentes réalisations de projets d'habitats s'est effectué sur les terrains agricoles déclassés et gagné par l'urbanisation (extension des lotissements existants/densification des ZHUN et grand ensembles). Actuellement la continuation de l'affirmation des caractères résidentiel dominant de cette ville côtière s'inscrit dans l'affectation du programme d'habitat en hauteur (AADL) (cité Belle Vue 1 -1632 logts/Cité Belle Vue 2, RN11- 332 logts, DAS Chaabne-700logts-) dans les sites périphériques du plateau dominat. L'organisation autonome des différentes unités résidentielles par rapport aux composantes urbaines sous une forme du bâti éclaté (instruments plans de masse unitaire dominant) a participé à l'éclatement et l'explosion de la structure urbaine de la ville de Ain Benian. Ainsi on assiste à la juxtaposition de deux (02) modèles de structurations urbaines :

- Une structure achevée d'un réseau de maillage orthogonale des îlots d'habitats mixte et équipements de service intégré dans l'actuel centre ville.
- Une structure incomplète et éclatée d'organisation de zone d'habitats (collectif et individuel) encadrée par les lignes tangentielles des parcours des anciens chemins d'exploitation agricole.

Année	Programme réalisé
1962- 85	Cite 500 logements -Cite 138 logts - cité COOPEMAD - Cite 42 logts - Cité 1956
1986	Lotissement E
1989	Lotissement Carle - Lotissement B - Lotissement El Azhar
1990	Cite Belle Vue 01 - Cite Belle Vue 02
1993	Plateau 2
1994	Extension de Carle - Cite 1208 logts
1995	La fontaine
1997	EPLF 136 logts
1999	La corniche
2001	Cite AADL

Figure.5.1.a: Tableau récapitulatif des programmes d'habitat réalisés à Ain Benain

Source : Documents de la SUCH de Ain Benian

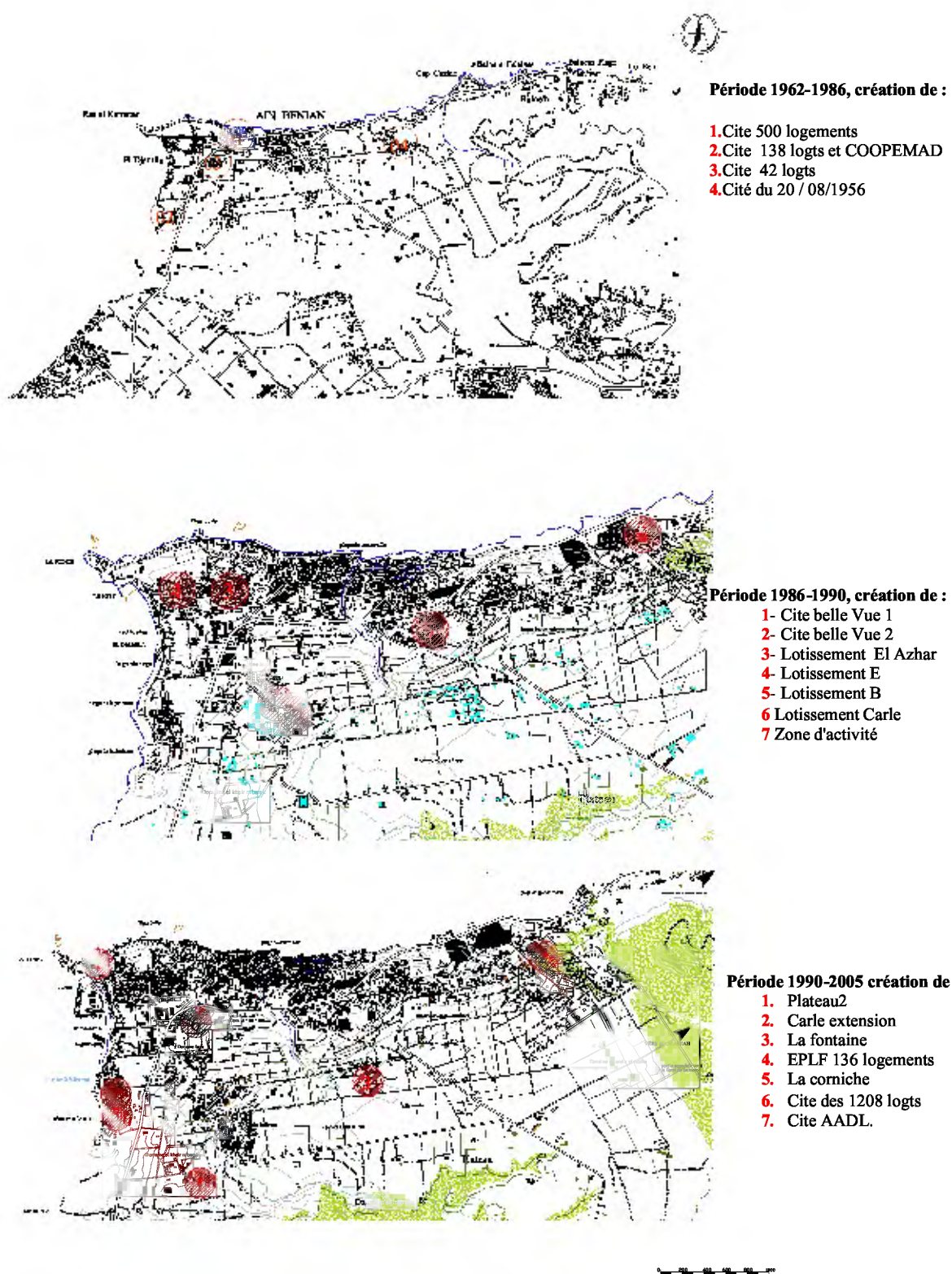


Figure. 5.1.c : Situation des programmes d'habitats réalisés à Ain Benian 1962-2005

Source : Elabore par Ait Saadi.M.H

5-2 Identifications des différentes composantes la structure urbaine historique (S. U.H) de la ville de Ain Benian :

La notion de "structure urbaine historique", souvent comme prétexte d'analyse de nature socio-économique et fonctionnelle,¹ est essentiellement liée aux aspects physico-morphologiques. Elle touche plus précisément la chaîne de relations et d'interdépendances qui caractérise de manière spécifique et particulière la morphologie urbaine de chaque contexte d'étude.

La définition de la structure urbaine historique, dont on fait référence, tire son origine des séries d'études sur la "morphologie urbaine"² produites dans ces deux (02) dernières décennies au sein de l'I.U.A.V. :

"Dans l'organisme urbain, on peut isoler une structure fondamentale constitué de faits urbains primaires,³ et d'une chaîne de relations de correspondances entre de tels faits principaux, et un ensemble peu généralisé d'éléments physiques qui sont caractérisés et dépendant de cette structure" .⁴

Une telle structure de faits urbains, même en modification et en évolution continue, constitue le facteur de continuité historique et le fondement de toute transformation future de la ville. Elle est l'élément qui rend reconnaissable et identifiable chaque ville particulière. Elle représente l'expression la plus profonde de la "culture matérielle"⁵ de chaque ville.

La récupération et la réinterprétation de la "structure urbaine historique" est le but principal et essentiel de chaque opération de projettation ou de reprojettation des nœuds constitutifs de reconstruction des systèmes de centralité.

Les activités urbaines, de simple classification et catalogage de la réalité urbaine dans l'analyse de la ville, ne trouvent pas de sens dans cette logique d'analyse et d'intervention sur la ville historique.

Ainsi on peut affirmer que l'analyse de la structure urbaine historique est par définition une "analyse interprétative". Elle exprime des jugements de valeur par rapport aux "faits urbains saillants", dans l'intention d'établir les "liens projectuels"⁶ avec un éventuel projet de transformation complexe de la ville. Elle n'est pas immanente dans l'aire d'étude, mais résulte d'une attribution de valeur aux faits urbains majeurs dans une interprétation attentive du sens diachronique et synchronique de l'organisation physico-fonctionnelle de la ville. Elle se trouve ainsi consolider dans le processus historique, exprimant l'ensemble des valeurs de la culture urbaine de l'aire d'étude envisagée.

5.2.1 L'analyse de la structure urbaine historique :

D'après la définition précédente de la structure urbaine historique, entendue comme un ensemble de faits urbains avec un caractère génératif et formatif des nœuds structurants constituant le fondement d'une chaîne de relation primaire, une grille d'analyse a été esquissée pour la reconstruction et l'interprétation de celle-ci.⁷ Elle se base sur les éléments principaux suivants :

- la reconstitution du processus historique de formation et de transformation de l'aire d'étude.
- l'identification de l'ensemble des biens culturels du patrimoine historique bâti (assiette morphologique et ensemble du paysage naturel et artificiel).
- l'identification des équipements, activités urbaines dominantes et les différents réseaux principaux de communication de la ville.

Le processus interprétatif de cette structure a été décomposé en deux (02) lignes de recherche complémentaire :

- La recherche des éléments structurants de la ville constituant les nœuds principaux de relation urbaine.
- La recherche des parties de ville identifiées suivant le critère d'homogénéité physico-morphologique et fonctionnel. L'interprétation de la structure urbaine historique est proposée sur la base de la décomposition synchronique de l'état de fait en cinq (05) composantes essentielles concourantes à la formation et la transformation de la ville :⁸

5.2.1.1 La composante de nature géomorphologique :

Elle est déduite du système d'interaction entre la ville construite et le site géographique sur lequel elle a émergé. Elle comprend les éléments principaux du système hydrographique (cours d'eau, oued, fleuve, marais...), orographique (site topographique, point de vue panoramique), paysager naturel (forêt, végétation) et (artificiel (vergers, jardins, plantations agricoles). Elle sera interprétée sur la base du rôle qu'elle avait/ou a, comme élément générateur de la conformation urbaine dans le processus historique.

- Application à la ville de Ain Benian :

Le site de Ain Benian est constitué dans son ensemble d'un plateau étagé, limité au nord par une ligne de cote formé d'une succession de plages, criques, falaises, il est limité à l'est par un massif forestier boisé dense (la forêt de Bainem), au sud et à l'ouest par le

retournement de 90° de la baie qui enchaîne le port, un ensemble de plages, le cordon dunaire et l'embouchure de l'oued BeniMessous. Le site est traversé dans le sens sud nord par un certain nombre d'oueds et ruisseaux et dans le sens est-ouest dans sa partie méridionale par les méandres de l'oued Beni Messouss.

5.2.1. 2 La composante de nature édilitaire :

Elle est constituée essentiellement par les édifices d'émergence dimensionnelle/monumentale/ témoignage historique (bâtiments publics de service, monument historique). Elle s'identifie au rôle qu'elle avait/ou a, comme point de référence et d'attraction dans le système de la structure des relations urbaines.

Dans le cas de la ville Ain Benian, il s'agit de l'ancienne église transformée en mosquée ayant une valeur historique et de mémoire. De sa valeur architecturale et son émergence dans la ville, elle est pôle d'attraction d'ordre publique. Au meme titre il faut signalé l'école des filles et celle des sœurs qui sont des édifices publics présentant une valeur architecturale constituant des éléments émergents dans la ville. Ce sont des faits urbains d'ordre fonctionnel et public. Ainsi que les places de la République à l'Est et celle de la Marguerite à l'Ouest.

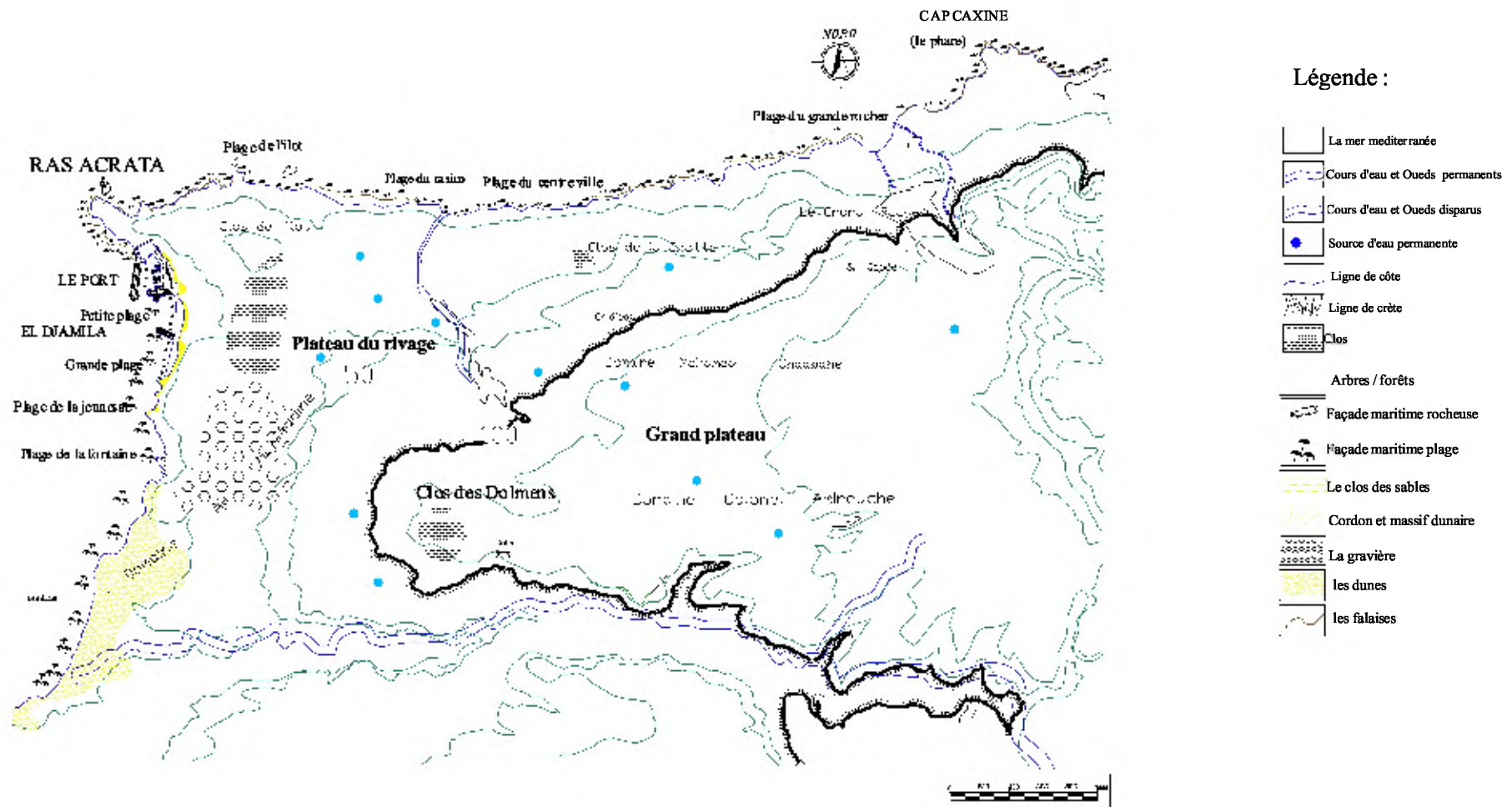


Figure.5-2-1-1 : Composante de nature Géomorphologique

Source : Travaux Pédagogique de projet de fin d'étude en Architecture 2005, menés au sein de l'Option C.P.U, Contribution au Projet Urbain) du département d'Architecture de l'université de Blida, sous la direction de : Mr Benkara .O, Mr Bougdal. K et Ait Saadi.M.H

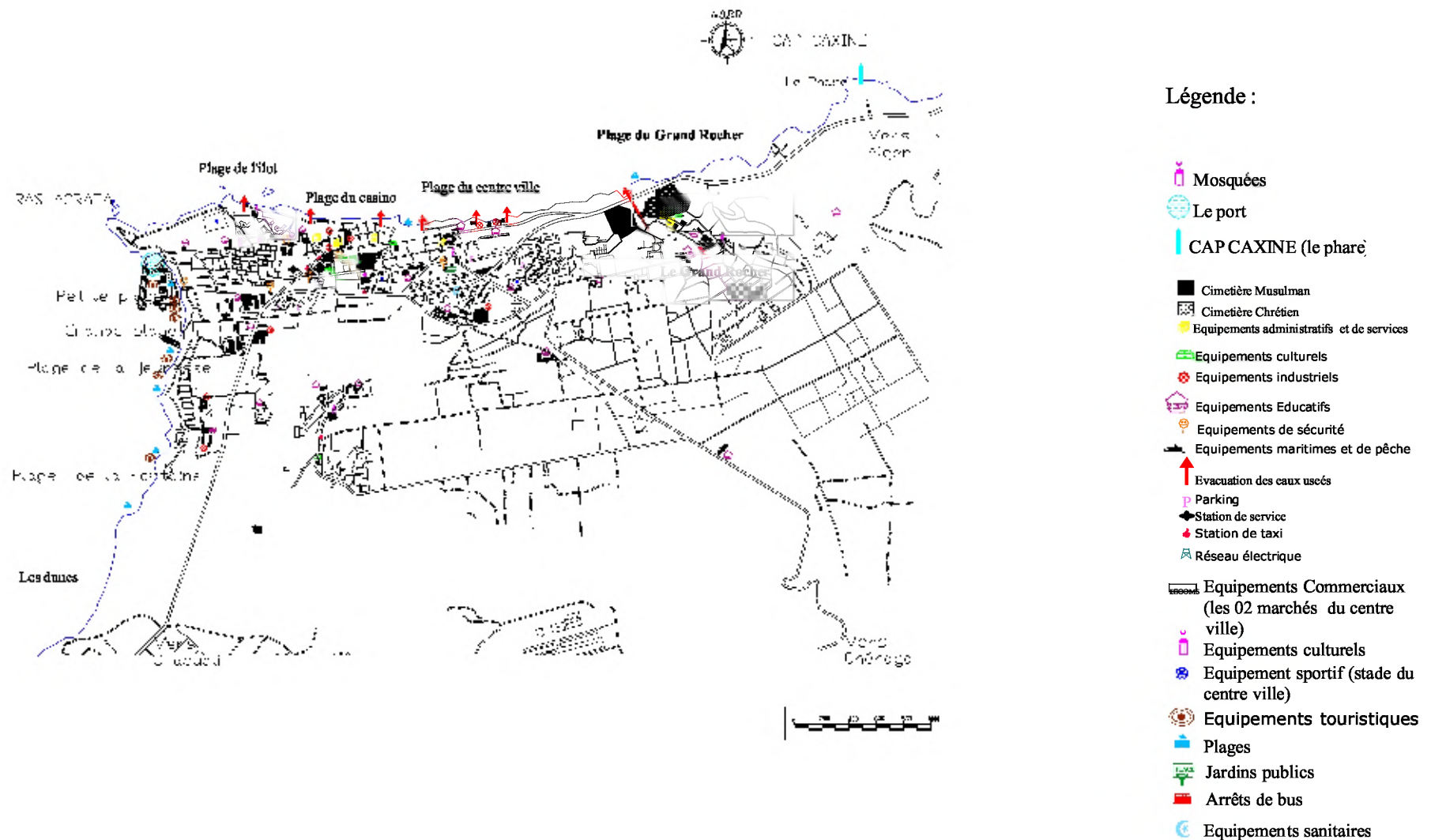


Figure.5.2.1.2 : Composante de nature Edilitaire

Source : Travaux Pédagogique de projet de fin d'étude en Architecture 2005, menés au sein de l'Option C.P.U, Contribution au Projet Urbain) du département d'Architecture de l'université

Sous la direction de : Mr Benkara .O, Mr Bougdal. K et Ait Saadi.M.H

5-2-1-3 La composante de nature urbanistique:

Elle est constituée par les aires urbaines définissant des parties de ville homogènes (ensemble d'édifices constituant un corps unique le long des voies principales, système physiquement déterminé organisé sur la base d'un plan, lotissement ou une place, des fonctions de nature centrale...). Elle est caractérisée par le rôle spécifique unitaire qu'elle avait/ou a, à l'intérieur du processus historique de la ville.

En ce qui concerne Ain Benian Les parties de la ville sont identifiables à partir de l'examen de la croissance urbaine et les différentes typologies du bâti. Ain nous avons pu identifier des zones homogènes dans le centre ville, structurée en îlots (village colonial), ainsi que son extension à forte localisation. La cite Belle Vue et la ZHUN au sud ouest du centre ville, la zone du Grand Roché et Djenane Nouar Ellouz au sud du centre ville constituent des aires non structurées. Alors que les villas maritimes situées à l'ouest et au nord du centre ville représentent une aire homogène linéaire monofonctionnelle.

5.2.1.4 La composante de nature infrastructurelle:

Elle est constituée par l'ensemble des canaux de relation urbaine et espace urbain majeur (parcours de connexion, distribution, et de pénétration urbaine et territoriale, place urbaine constituant des pôles de convergence, grille d'implantation urbaine des lotissements...). Elle s'identifie dans le rôle ordonnateur de la conformation urbaine qu'elle avait/ou a, dans le processus historique.

Sur le plan infrastructure la ville de Ain Bennian est caractérisée par un parcours antique romain (Alger - Cherchell) partiellement altéré, un tracé de formation récente le Boulevard Si Lounis, RN 11 de relation territoriale. Nous distinguons également un parcours régional de conformation de la ville (Bvd Colonel Si M'hamed) ainsi qu'un tracé de consolidation de la ville ' ex chemins d'exploitations), enfin il faut signaler l'existence des pôles de convergences importants tel que la place de la république, et la place Marguerite et les nœud d'accès qui se trouvent le long de la RN11 ou CW111 dont le rôle est de permettre l'accès facile au centre ville.

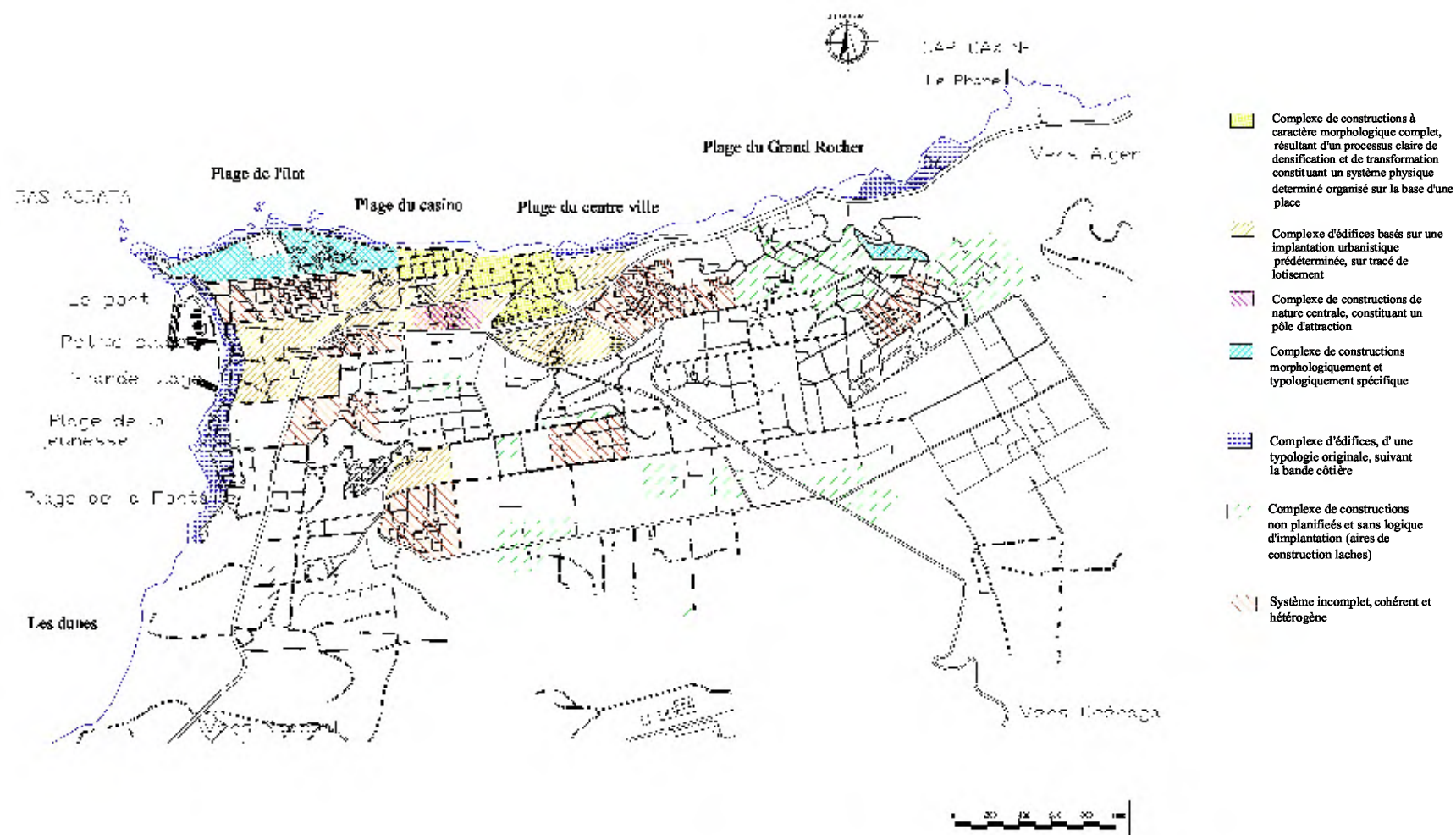


Figure.5.2.1.3 : Composante de nature Urbanistique

Source : Travaux Pédagogique de projet de fin d'étude en Architecture 2005, menés au sein de l'Option C.P.U, Contribution au Projet Urbain) du département d'Architecture de l'université de Blida, sous la direction de : Mr Benkara .O, Mr Bougdal. K et Ait Saadi.M.H

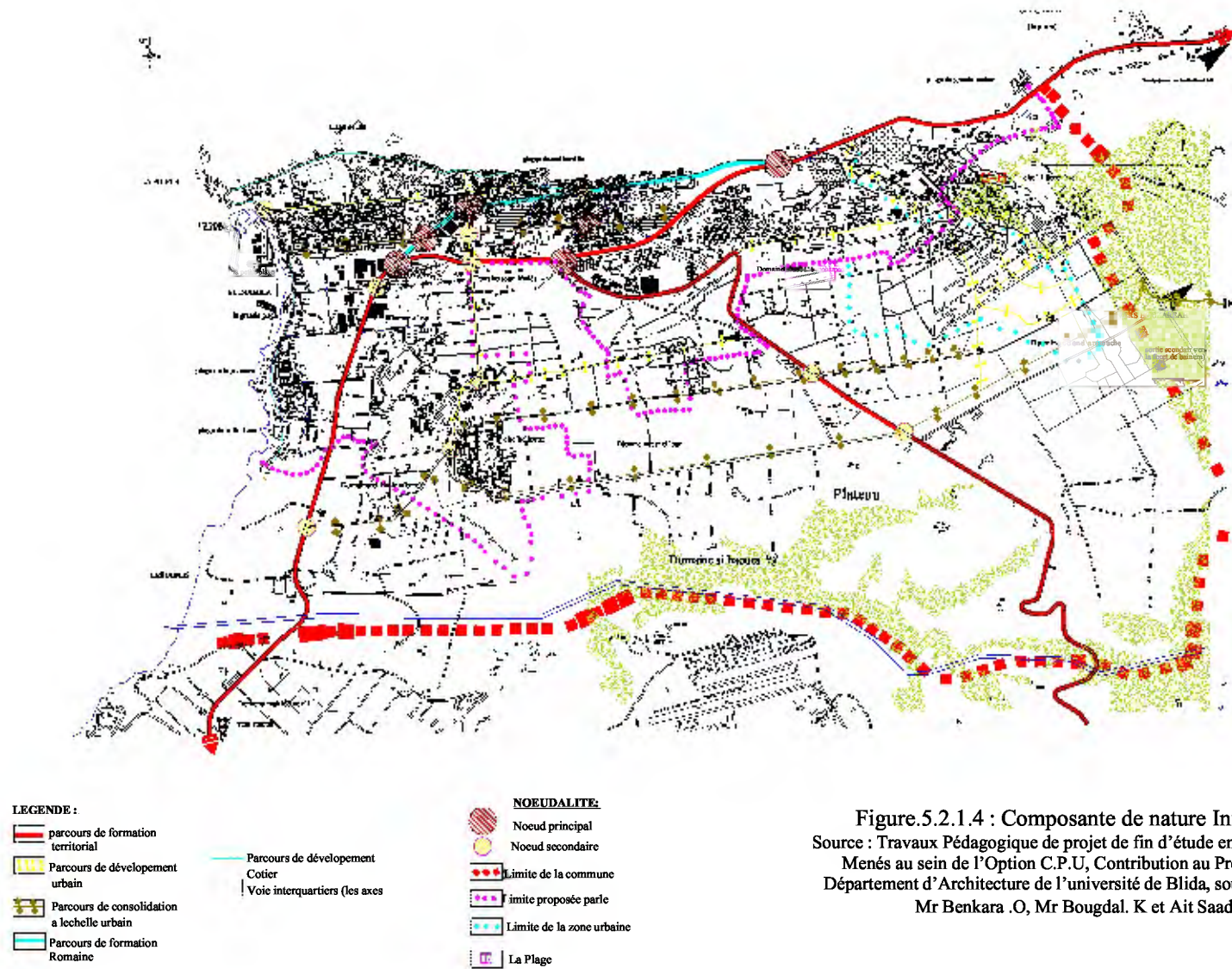


Figure.5.2.1.4 : Composante de nature Infrastructure
 Source : Travaux Pédagogique de projet de fin d'étude en Architecture 2005,
 Menés au sein de l'Option C.P.U, Contribution au Projet Urbain) du
 Département d'Architecture de l'université de Blida, sous la direction de :
 Mr Benkara .O, Mr Bougdal. K et Ait Saadi.M.H

5.2.1.5 La composante de nature sociale et symbolique:

Elle est constituée par l'ensemble des éléments physiques et lieu de caractère symbolique, historique et de témoignage culturel/culturel, liés à la mémoire collective et l'histoire de la communauté urbaine.

Pour la ville de Ain Benian il s'agit de :

- La place de la république et celle de la Marguerite., la mosquée d' EL –Bachir El Ibrahimi ex : Eglise, la mosquée Aboudher El Ghifari, les cimetières chrétiennes et musulmans, le port de pêche et de plaisance a El Djemila, le Phare du Cap-Caxine et enfin le grand hôtel ainsi que, le restaurant de l'horizon altéré.

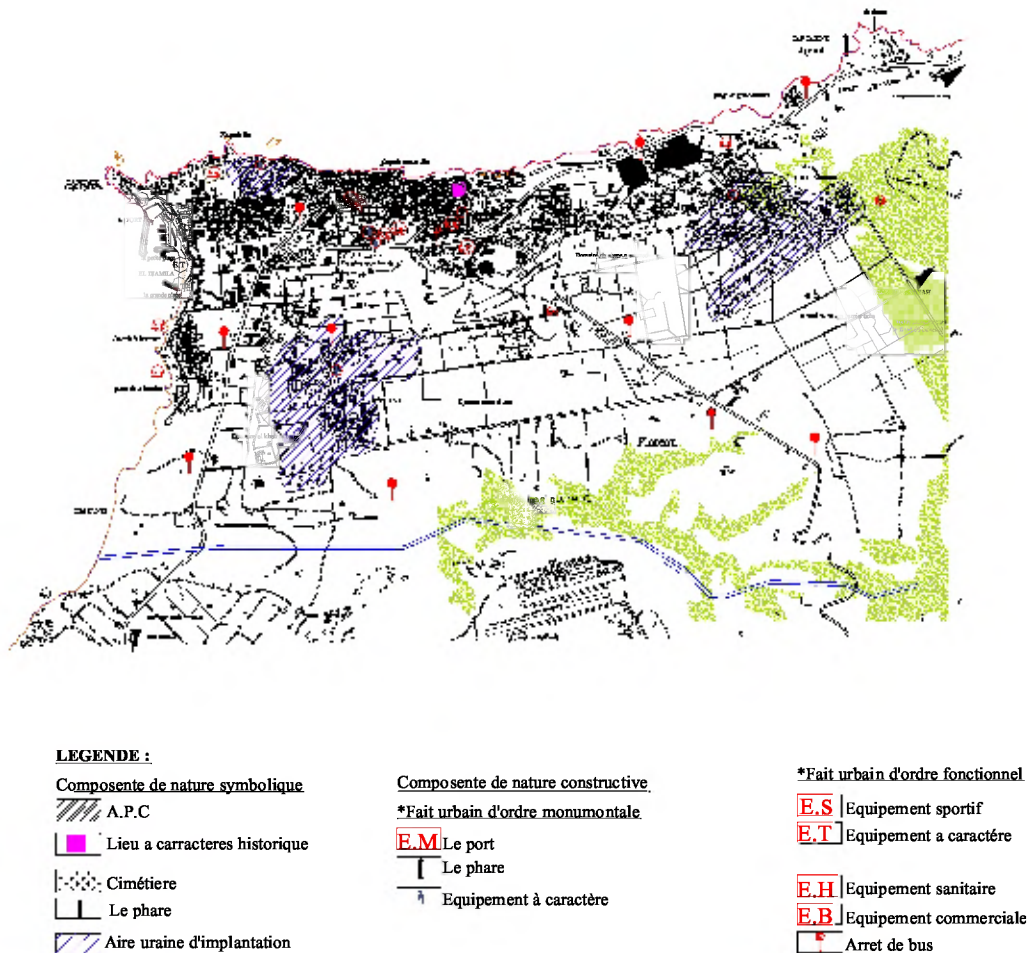


Figure.5.2.1.5 : Composante de nature Sociale et Symbolique

Source : Travaux Pédagogique de projet de fin d'étude en Architecture 2005, menés au sein de l' Option C.P.U, Contribution au Projet Urbain) du département d'Architecture de l'université de Blida, sous la direction de : Mr Benkara .O, Mr Bougdal. K et Ait Saadi.M.H

Synthèse :

Cette analyse interprétative des différentes composantes urbaines met l'accent sur le caractère de permanence ou de mutation des significations et rôles physiques et fonctionnelles de chaque fait urbain au passé et dans le présent. Le but cognitif de cette analyse tend à individualiser des interventions, retenues dans la situation existante, de récupération de requalification de ces valeurs dans le projet futur de structuration urbaine. Elle précise le rôle des hiérarchies de leurs valeurs passées et présentes dans ce système des relations entre les différentes composantes et l'assiette urbaine entière (composante fondamentale structurante de la ville / partie de ville) afin de constituer une grille d'éléments variable dans la stratégie de transformation.

• Identification de plan de structure historico morphologiques de Ain Benian :

Ce plan découle comme son nom l'indique des deux grilles de lecture notamment la croissance de la ville à travers les différentes périodes de l'histoire et de l'analyse morphologique. Il englobe les éléments indexeurs et ordonnateurs de la croissance et les aires qui composent la ville. Ceci, afin de saisir les relations de dépendance et de correspondance entre les différentes composantes. La ville de Ain Benian, se distingue par :

- Les deux parcours : qui sont les éléments artificiels ordonnateurs de la croissance (Alger / Cherchell et Ain Benian / Chéraga).
- La formation et la transformation selon une structure linéaire le long du parcours matrice Alger / Koléa.
- Une aire de forte concentration de fonction publico collectif.
- Une aire monofonctionnelle (résidence) basée sur un tracé de lotissement et d'autres constructions (Madrague).
- Les deux voies d'évitement de récente formation (Bd Si El –Ounés, R N 11) ordonnateurs d'une croissance linéaire structurée en îlots (quartier Limonier).
- Une aire monofonctionnelle sans logique d'implantation éparpillée basée sur l'unité de barre (Grands ensembles, 500 logements, Bellevue).
- Une aire non urbanisée et non structurée.

Un tissu de formation à haut degré de permanence physio morphologique d'une typologie née sur base d'une place (noyau central) et suivant le parcours matrice longeant la baie (l'îlot).

Synthèse :

Contrairement au plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) qui répartit de Ain Benian en treize secteurs, à partir de l'analyse établit, nous avons délimité cette dernière en cinq (05) parties homogène :

1. Une aire homogène N°1 : centrée colonial.
2. Une aire homogène N°2 : aire de forte localisation de fonction publico collectif.
3. Une aire homogène N°3 : aire mono fonctionnelle.
4. Une aire homogène N°4 : lotissement de récente formation.
5. Une aire homogène N°5 : aire non structurée et non urbanisée.

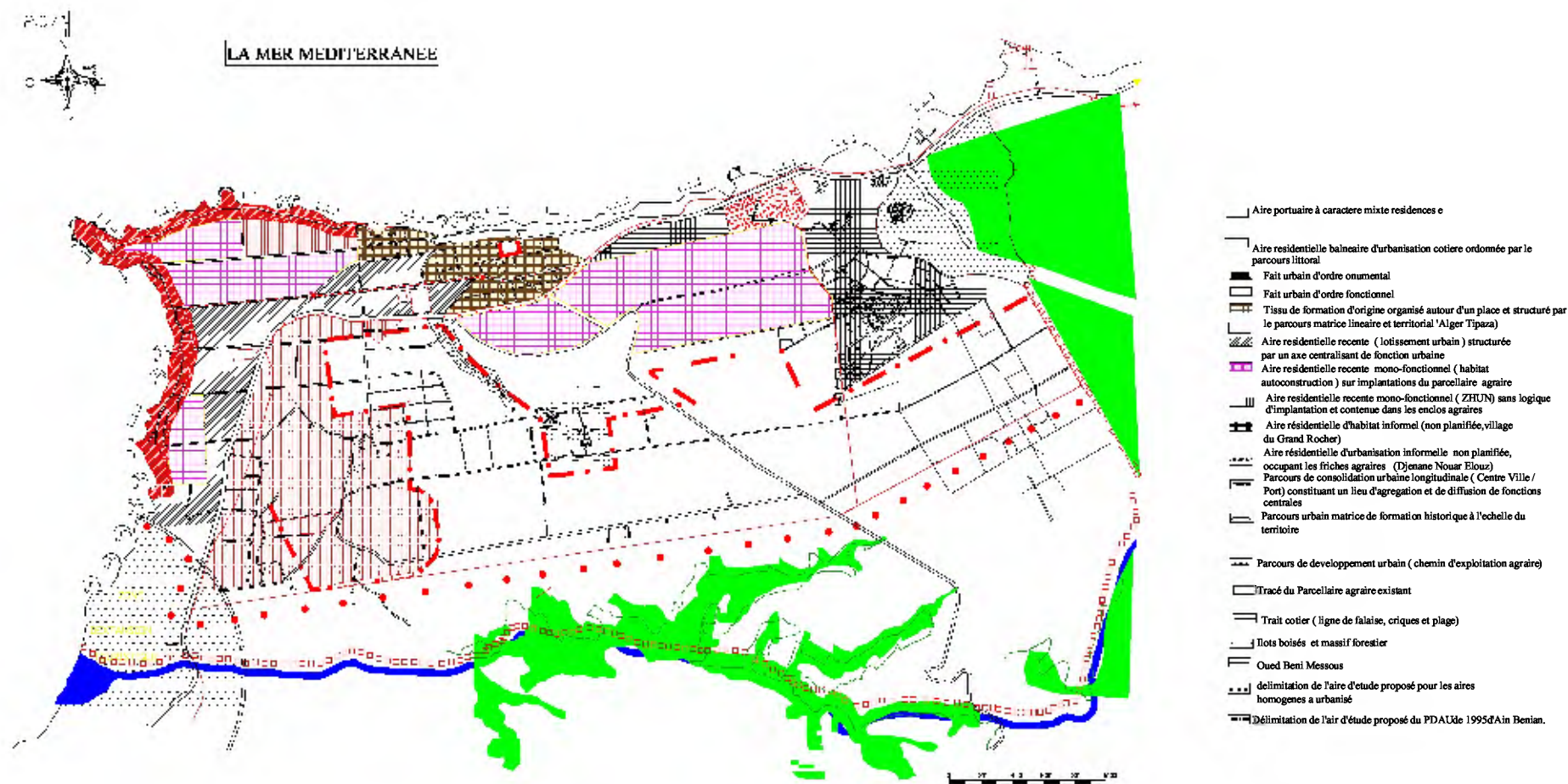


Figure.5.2.1.6 : Plan historico morphologique

Source : Elaboré par Ait Saadi Med Hocine, 2005

5.3 Décomposition et identification des aires urbaines homogènes :

La théorie fonctionnaliste avec sa technique du zoning se base sur le critère d'individualisation fonctionnelle afin de déterminer le degré d'homogénéité de chaque zone urbaine

⁹. Les instruments d'urbanisme conventionnel opérationnel (P.D.A.U/P.O.S) évacuent totalement de leurs contenus d'étude la question de la forme urbaine. Les études morphologiques réintroduisant le concept de « la ville par partie » à la base des études typo morphologiques. La partie de ville s'identifie dans un rapport d'intégration fort entre les caractères du bâti (typologie du bâti) et des caractères urbanistiques (morphologie urbaine).

Cette intégration s'encadre dans l'équivalence de ces deux (02) facteurs dans un rapport dialectique, où la dominante de l'un sur l'autre caractérise la partie. L'individualisation des parties de ville, dans l'analyse urbaine précise les indications de transformation. Leurs réinterprétations constituent l'objectif primaire de concrétisation de la nouvelle « architecture de la ville ». Le relevé du degré d'homogénéité du tissu urbain (processus d'intégration entre typologie du bâti / morphologie urbaine) d'une partie de ville constitue une catégorie opérationnelle qui permet de confirmer ou réévaluer la structure urbaine existante. C.Aymonino ajoute que la partie de ville est liée à la formation de la ville moderne¹⁰ lorsque la logique du rapport typologie architecturale / morphologie urbaine a disparu. Pour l'élaboration de nouveaux instruments d'analyse et techniques d'intervention sur la ville, V.Spigai¹¹ a introduit des critères distincts entre les diverses situations urbaines. L'analyse de la ville a un caractère projectuel. Elle fixe comme objectif le rendement maximum en termes d'usage de la ville dans ses diverses parties. La vérification de la correspondance sociale et économique (habitat / services / infrastructures / fonctions centrales etc. ...) dans les différentes situations urbaines, devrait définir son rôle dans les plans de développement des potentialités de l'habitat existant. Il faut mettre en évidence le rôle déjà développé auparavant, et celui qui est nécessaire dans la transformation physique et fonctionnelle..

L'étude analytique de ces différents échantillons urbains a été conduite sur la base de l'identification et la reconnaissance de la construction de la forme urbaine du tissu (conformation urbaine) par rapport à sa cohérence dans son organisation fonctionnelle et forme d'usage existante. Les conclusions de ces études urbaines ont dégagé deux (02) critères complémentaires d'évaluation sur le plan morphologique et fonctionnelle¹².

- le premier critère regarde en particulier, le niveau du degré de structuration morphologique et de conformation de la structure urbaine existante.(homogénéité structurelle et morphologique)
- le second critère établit l'équivalence du degré de cohérence / incohérence de l'organisation fonctionnelle avec la structure urbaine existante, et en rapport a l'exigence actuelle des dynamiques de transformation.

L'étude de l'ensemble de ces cas de villes- échantillons d'analyse a aboutit à une identification des aires urbaines typiques homogènes¹³ :

⊕ catégorie 01 :

Aire urbaine présentant une grande homogénéité structurelle et formelle du tissu urbain, y compris sa qualité architecturale et culturelle du bâti dans laquelle on enregistre une compatibilité entre l'organisation fonctionnelle présente et l'état de fait.

⊕ Catégorie 02 :

Aire urbaine similaire à la première catégorie sur le plan d'homogénéité et qualité du bâti et du tissu urbain, dans laquelle on enregistre une incohérence de l'organisation fonctionnelle avec l'exigence de la structure urbaine existante.

⊕ Catégorie 03 :

Aire urbaine présentant une identité morphologique, mais caractérisée par une sous utilisation urbanistique dû à son rendement socio-économique très faible (zone de dégradation socio-économique et marginale).

⊕ catégorie 04 :

Aire urbaine caractérisée par un manque d'implantation morphologique, dans laquelle les interventions successives des deux (02) derniers siècles ont bouleversé complètement et altéré sa structure physique d'origine. (Les aires de servitudes militaires/barrières artificielles et infrastructures nouvelles/zones d'activité industrielles).

⊕ catégorie 05 :

Aire urbaine périphérique d'extension urbaine nouvelle, caractérisée par une situation de la fonction dominante résidentielle avec absence de caractère d'implantation morphologique, architecturale et qualité urbaine (cités dortoirs organisés sur la base de la technique du zoning monofonctionnelle).

⊕ catégorie 06 :

Aire suburbaine ou rurale formant des zones avec un niveau très faible de développement, caractérisée par la permanence d'implantation historique d'origine et sa valeur du paysage naturel et environnemental.

L'hypothèse analytique du processus d'interprétation de la structure urbaine historique dans la ville existante, comme fondement du projet urbain, encadre la gamme unitaire des stratégies des transformations graduelles sur l'ensemble de ces situations urbaines définies précédemment. La déduction projectuelle sur l'ensemble des aires urbaines homogènes citées requièrent exclusivement le projet de conservation et de restructuration pour la première catégorie. Par contre, les autres catégories restantes s'orientent sur des interventions légères/lourdes de récupération sur le plan typomorphologique, fonctionnel et structure physique de la ville (projet de complément, substitution totale, restructuration partielle etc....).

Pour la ville de Ain Benian Les différentes unités morphologiques homogènes de la ville sont :

ZH1: Village / et Quartier de la Madrague, Zone urbaine à caractère mixte (habitat +équipement) regroupant trois (03) sous zones:

S1/ZH1 le noyau d'origine : Identifié par son caractère unitaire morphologique présentant un caractère de permanence à dominance de fonctions centrales

S2/ZH2 La bande d'urbanisation côtière : à caractère résidentiel individuel, avec un mode d'implantation inscrit entre le DPM et le parcours littoral

S3/ZH3 Rurbanisation des enclos agricoles : formés par des zones d'habitat collectif et individuel des extensions récentes. Sa position dans l'espace péri - central avec des disponibilités foncières lui assure un rôle de diffusion de fonctions urbaines

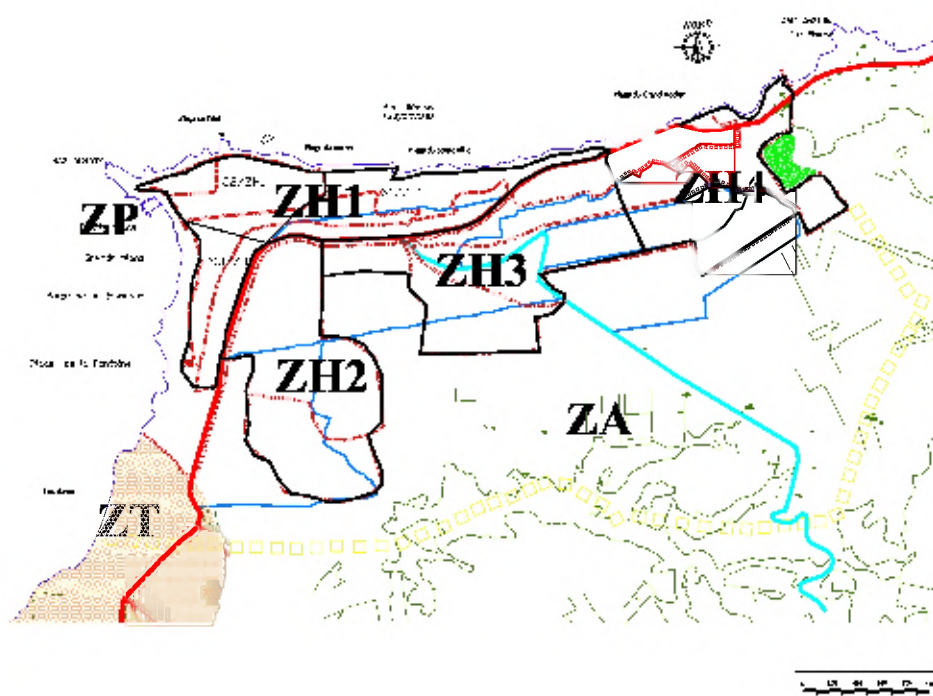
ZH2: quartier Cite Belle Vue, Zone urbain périphérique à dominante résidentielle morphologiquement indéterminée et dépourvue des lieux d'urbanité caractérisée par une densification des friches agraires

ZH3: Quartier du domaine de Djenn El Louz , caractérisée par une double urbanisation (habitat informel/ lotissement planifié résidentiel/ habita collectif (IGH) avec un manque d'unité d'implantation morphologique.

ZH4: Quartier du Grand Rochet caractérisé par une forte densité du bâti (habitat résidentiel et collectif) et structurée par un axe centralisant le reliant au centre ville

ZA: Zone agraire

ZT : Zone d'Extension Touristique



ZH1 : Village / et Quartier de la Madrague

S1/ZH1 : Le noyau d'origine

S2/ZH2 : Bande côtière

S3/ZH3 : des enclos agricoles

ZH2: quartier Cite Belle Vue

ZH3: Quartier Djenn El Louz:

□ □ □ Découpage des zones homogènes

ZH4: Quartier du Grand Rochet

ZA : Zone agraire

ZP : Zone portuaire

ZT : zone d'extension touristique

□ □ □ : Limite des POS

Figure 5.3.1 : Identification des aires urbaines homogènes

Source : Elaboré par Ait Saadi.M.H,2005

5-4 Identification des valeurs de Permanence/et paysagères

5.4.1. Typologie des paysages :

- Paysage agraire

- Nature du site : Guyotville était constitué de concessions agraires s'étendant sur l'ensemble du plateau. Il faut savoir qu'à l'origine, ces terres étaient incultes et constituées essentiellement de terrains marécageux, sablonneux et rocailleux. Leur anthropisation date de l'époque coloniale durant laquelle des opérations de mise en valeur ont été entreprises et ont consisté au drainage des eaux stagnantes et à l'enrichissement du sol par l'apport d'une terre riche rougeâtre provenant de la région de Mazafran / Koléa.

- Nature et système d'exploitation : Compte tenu de la douceur du climat qui la caractérise, on se spécialise très tôt dans la culture de primeurs destinées principalement à l'exportation. L'exploitation du site était composée de deux parties bien distinctes :

Une partie basse destinée aux cultures maraîchères,

Une partie haute affectée aux vignobles et aux agrumes.

L'ensemble du territoire agraire, comprenant 60 à 80 ha était divisé en systèmes de bocages, grandes fermes agricoles d'une superficie variant entre 2 à 10 ha, séparés par des chemins d'exploitation parallèles aux lignes topographiques du terrain et bordés de cyprès. Ceux ci donnent accès aux voies de communication territoriale Ain Benian-Cheraga et Ain Benian-Staoueli-Alger. Le domaine agricole comporte une partie bâtie implantée au milieu de la propriété et accessible par un chemin planté d'arbres (cyprès ou palmiers). Les bâtiments en question constituent la demeure du propriétaire ainsi que les constructions attenantes comprenant le logement des ouvriers, les hangars, caves, etc. Ces mêmes concessions sont à leur tour subdivisées en bandes de terrains organisées en terrasses (talons), dont la différence de niveau est matérialisée par la construction de retenues provenant de l'épierrement des terres. Le système de protection des cultures consiste en la réalisation de barrières de roseaux secs délimitant les bandes. Les terres sont irriguées à partir de 400 puits environ, répartis sur l'ensemble des domaines. Le puisage s'effectue par gravitation et l'eau est récupérée dans des bassins de puisages avant d'être distribuée à travers des canaux d'irrigation.

- Le paysage naturel :

Ain Benian présente un paysage diversifié, dominé par trait côtier aux allures changeantes et une bande territoriale étroite et étagée.

Une coupe transversale sur le site dans le sens nord-sud fait apparaître successivement :

- au nord, une succession de falaises, criques et plages de sable et de galets (plages du grand rocher, du centre ville et de l'îlot),
- d'une bande côtière étroite, située à 50 mètres d'altitude (constituant la ligne de redressement du site) à vocation maraîchère ;
- d'une bande de coteaux rocheux qui était consacrés à la culture du vignoble ;
- d'un plateau dominant culminant à 100 mètres d'altitude jadis plantés d'agrumes.

Dans le sens est- ouest, le paysage est caractérisé dans sa partie est par le rétrécissement du site au niveau du grand rocher puis s'ouvre progressivement sur une large bande côtière étagée. Cette dernière s'étend jusqu'au cap Ras Acrata par le retournement de baie du sahel qui descend jusqu'à la presqu'île de Sidi Ferruch sur environ 12 Km linéaire côtier.

Sur le plan végétal, le paysage se distingue par l'existence d'un massif forestier dense (parc naturel de Bainem) à l'est et d'îlots boisés sous forme de coulées vertes au sud, le long de l'oued Beni Messous. Le système hydrographie comporte essentiellement cet oued qui traverse le territoire de Ain Benian d'est en ouest, s'élargissant à son embouchure au niveau des dunes. Il faut noter également l'existence dans la partie nord, de petits oueds, chaabet et nombreuses sources d'eau.

- Le paysage urbain :

- Centre ville 1ère partie : Dans la première implantation le bâti s'organise autour d'une place paysagère ouverte sur la mer comprenant la mairie, l'école, une source d'eau et l'église comme édifice dominant (à caractère monumental, élément de repère et de mémoire). Cette s'est ensuite prolongée vers l'ouest par un parcours (RN 11), par un ensemble d'édifices en enfilade avec des typologies du bâti diversifiées comprenant l'immeuble de rapport, plurifamilial, villas urbaines. Le parcours est ponctué par la place marguerite qui s'ouvre sur la mer. Celui-ci est interrompu par une coupure géomorphologique en diagonale de l'oued Chbel et s'ouvre au nord sur la place du village.

- Centre ville 2ème partie : Il se compose d'un lotissement avec villas de type résidentiel couvertes de toitures en tuiles rouges et entourées de jardins. Ce lotissement est caractérisé par des ruelles qui s'ouvrent sur une promenade maritime aboutissant du côté est sur un édifice à caractère architectural monumental et usage de casino.

- Urbanisation côtière: c'est un ensemble de villas balnéaires construites sur le domaine maritime public le long d'une route littorale à double orientation surplombant les plages et les falaises. Elles présentent un caractère homogène (vérandas, terrasses et balcons sur la mer et cours sur la desserte littorale). Cela par rapport à la façade maritime nord.

- La façade maritime ouest: Elle se caractérise par un bâti de types résidentiel et services (villas, bungalows, restaurants etc.) entre le domaine public et la route bordant la zone portuaire et les différentes plages (petite plage, grande plage et plage fontaine). Ce parcours se détourne sur la RN 11, contournant l'espace littoral ouvert du cordon dunaire.

- Paysage des nouvelles urbanisations :

Cette nouvelle urbanisation nouvelle récente à dominante résidentielle, s'est effectuée sous forme de bâti éclaté ne présentant pas de forme d'homogénéité et d'identité urbaine, architecturale et paysagère. Ce mode d'occupation diffus sur les friches agraires se caractérise par des densités variables juxtaposées les unes aux autres dessinant un sky line en dents de scie en fermant l'espace ouvert rural. Les ceintures d'urbanisations successives des écrans de fermeture des champs visuels panoramiques. Les deux parcours orthogonaux des deux franges longitudinale (centre ville/port de la madrague), transversale (cité belle vue/plage de l'ilot) qui supportent le processus d'urbanisation, constituent les seules lignes de projection visuelles continues entre la ville et la mer. Ils s'identifient comme éléments de repérage dans le paysage.

Cette dynamique paysagère urbaine concurrence de plus en plus l'espace agricole. On assiste ainsi à un passage de changement d'identité des villages côtiers agraires en fragments urbains de la conurbation de la métropole d'Alger. A cet effet l'accélération du phénomène de littoralisation du sahel d'Alger, entraîne une dépréciation et un remodelage des paysages littoraux naturels remarquables, des espaces ouverts ruraux agraires ainsi que des patrimoines des architectures villageoises.

5.4.2. Structure de permanence :

La lecture et l'interprétation de la ville existante à travers l'analyse du processus historique de formation et de transformation, identifie l'ensemble des structures et éléments physiques, morphologiques et architecturaux existants qui devront être conservés pour leur rôles significatifs dans l'histoire de la construction formelle du tissu. Elle met l'accent sur l'identité du lieu, d'un côté dans le rapport entre les valeurs historico-culturelles et les composantes géomorphologiques, de l'autre côté sur le contenu du texte urbain résultant de la stratification spatiale. Elle est synthétisée sur la base des éléments suivants :

"L'analyse a un caractère diachronique, elle est synthétisée dans l'identification du système des tracés de permanence.../... qui doivent être conservés pour la signification culturelle, artistique et historique qu'ils revêtent dans les transformations urbaines et architecturales du territoire.

L'étude de la formation / transformation de l'espace urbain se développe selon deux phases : analyse des éléments inducteurs et ordonnateurs de la croissance (naturels, artificiels), identification des caractères de permanences dans le lieu du projet.../...".¹⁴

Elle comprend en général, l'ensemble des édifices monumentaux et bâtis mineurs, faits urbains, éléments physiques du milieu naturel / artificiel, traces et tracés du parcellaire urbain, présentant un rôle à caractère de permanence dans l'évolution de la ville. On procède à leur conservation pour leurs significations historiques, architectoniques, culturelles et artistiques dans le lieu d'intervention.

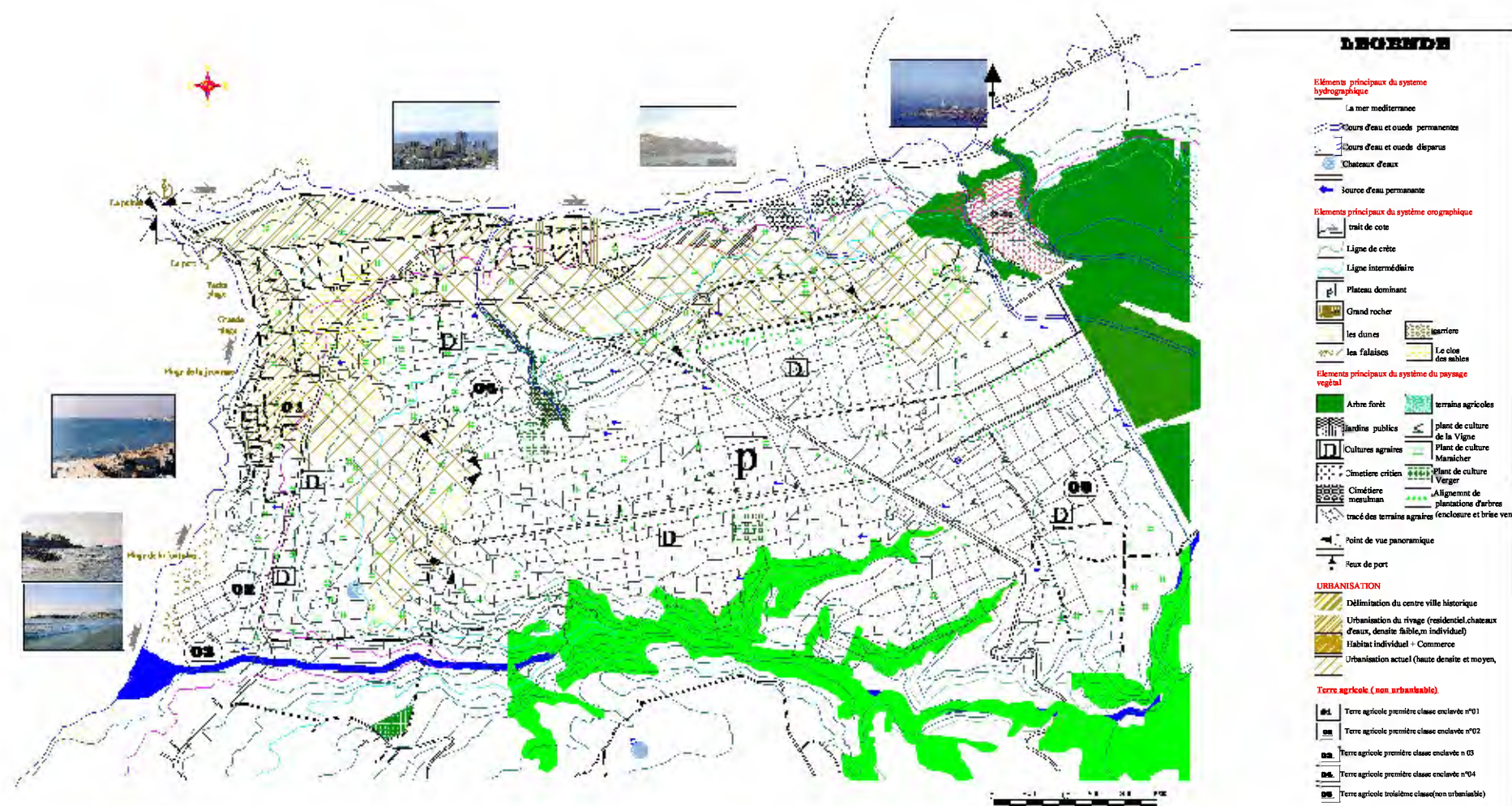


Figure 5.4.1 Carte Paysagère
Source : Elaboré par Ait Saadi.M.H, 2005

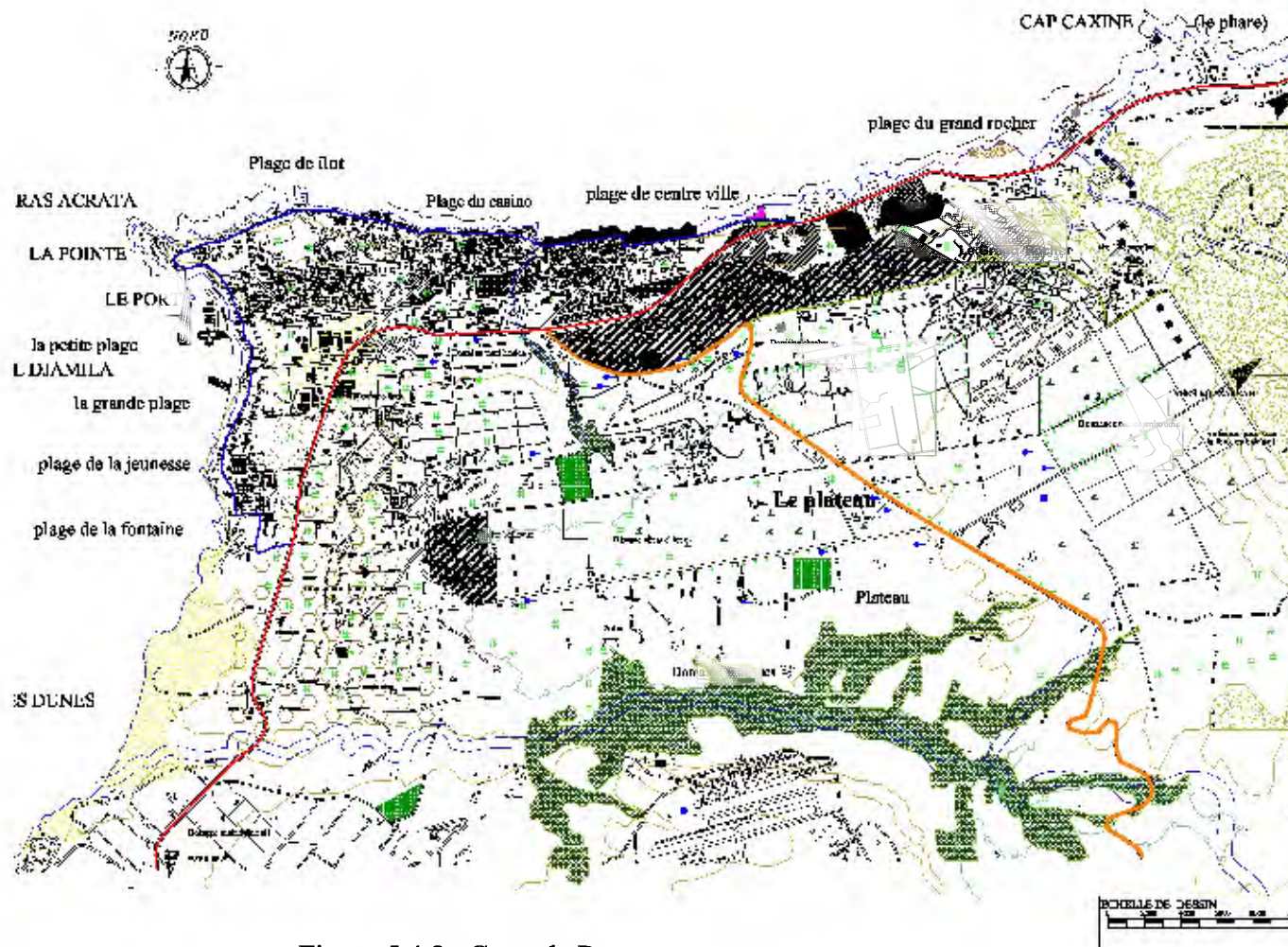


Figure.5.4.2 : Carte de Permanence
Source : Elaboré par Mr AIT SAADI Med Hocine 2006

LEGENDE:

1-Permanence du paysage naturel:

- Le trait côtier existant permanent et / ou remodelé à haut degré de permanence
- Les falaises rocheuses
- Qued existant et / ou disparu à haut degré de permanence
- Les zones de carrières
- Massif forestier dense (Parc naturel de Bainem) à haut degré de permanence
- Coulée verte (îlot de boiserie)
- Cordon dunaire altéré en parties
- Plages sableuses existants et/ ou disparues

2-Permanence des architectures rurales et espaces agraires:

- Fermes et dépendances d'exploitation agraires
- Traces agraires
- Plantations agraires existants et/ ou disparus à haut degré de permanence
- Plants de culture Vignes
- Plants de cultures Maraicher
- Système d'irriguation (Puit et bassin)

3-Permanence architecturales et des tissus urbains:

- Emergence architecturale à haut degré de permanence (Monument ,édifices publics et grandes demeures résidentielles)
- Village du Grand Rocher
- Cimetière chrétien
- Cimetière musulman
- Tracés urbains permanents prédéterminé à haut degré de permanence
- occupation cotière historique à haut degré de permanence
- urbanisation récente (lotissement et zhun) a faible degré de permanence

Noeuds et points de repère:

- Noeud de convergence territorial(point de passage obligé porte urbaine)
- Espace urbain majeur existant et/ou disparu à haut degré de permanence

4-Parcours structurants:

- Parcours historique de formation territoriale à haut degré de permanence
- Parcours de contournement récent(1970)
- Tracés urbains permanents prédéterminé à haut degré de permanence
- Parcours de développement et de consolidation urbain (Chemin d'exploitation agricole)à fort degré de permanence
- Parcours antique partiellement altéré

1 voir A.ZUCCHELI chap « Les activités urbaines et la consommation de l'espace » dans le tome 01 , op, cit, page :179 / 180 / 181.

2 Selon R.BOCCHI, dans l'ouvrage Il Quaderni n° :04, la notion de « Morphologie urbaine » est entendue comme "l'étude (description et classification) des causes qui concourent à la construction et la modification de la structure physique de la ville. La morphologie urbaine est de caractère abstrait / concret, elle acquiert la validité d'instrument cognitif qui devient nécessaire pour modifier la réalité par des quantités pré-constituées selon un plan et un programme d'exploitation du sol, avec des dimensions qui ne sont plus contrôlables empiriquement..../....)", op, cit page : 07.

3 le concept de « Faits urbains » fait référence à une interprétation théorique avancée par A.ROSSI dans son ouvrage « l'architecture de la ville », qui à son tour tire son origine des études de M.POETE sur la ville ancienne sur la théorie des persistances. Ainsi selon A.ROSSI l'organisation de la ville est décomposable en deux systèmes distincts définis par les éléments primaires et les aires habitatives.

4 Voir R.BOCCHI « Quaderni del dipartimento » n°04, op, cit, page :01.

5 JACQUES LE GOFF dans son ouvrage « la nouvelle histoire » se réfère à FERNAND BRAUDEL dans la nouvelle conception d'une histoire structurale, qui doit s'intéresser en premier lieu, pour ne pas s'enfermer dans l'étude des événements, à l'identification des structures physiques des mutations des établissements humains (permanences / transformations) afin de constituer une nouvelle base d'une culture matérielle de la ville, op, cit, page :110 / 120 / 125.

6 Voir chap 5 du mémoire « L'élaboration méthodologique des techniques d'intervention sur le centre ville / historique », page : 74.

7 Voir R.BOCCHI chap « Analyse de la structure urbaine historique ». dans l'ouvrage « Quaderni del dipartimento ». tome 04, op, cit, page :23

8 Op cite : 29 / 30.

9 Selon A.ZUCCHELLI le critère d'homogénéité fonctionnelle est lié au paramètre d'individualisation des zones homogènes urbaines à caractère mono fonctionnelle l'examen de la situation dominante d'usage du sol existant réduit les possibilités de modification du cadre existant, en faisant souvent appel au principe de « L'incompatibilité d'autre fonction dans le cas de décisions globales, comme cela peut être prévue par des stratégies de planification urbaine et / ou territoriale », op, cit, tome :02, page :207.

10 Voir ouvrage ;F.MIGLIETTA : « Teorie e metodo dell' architettura urbana » Op, cit, page : 112.

11 Voir les contributions de V.SPIGAI sur le thème d'élaboration des techniques de contrôle de la projection urbaine et architecturale, contenue dans les quaderni del dipartimento (D.T.T.P.U /I.U.A.V) »Op, cit ,tome 03 page 31.

12 Voir V.SPIGAI, op, cit, page : 05.

13 Op cit , page : 06/07/08.

14 Op.cit page :298.

CHAPITRE 6

MODELE DE STRUCTURATION, SYSTEME D'IMPLANTATION URBANISTIQUE ET TYPOLOGIE DU BATI COTIER

6-1 Tendance actuelle de structuration du rapport ville mer:

L'examen du modèle et système de structuration de la ville actuelle passe par l'analyse du processus d'urbanisation et la réalité urbaine de transformation du cadre bâti. Le mode de croissance historique fragmentaire (formation unitaire de village / urbanisation de la bande côtière du rivage avec implantation du port /l'espace résidentiel périphérique récent) laisse apparaître une logique d'achèvement de la structure globale de la ville. L'espace intermédiaire rural ; formé à travers les friches urbaines agraires (déclassement au fur et à mesure de l'espacement agricole) constitue le réservoir de cette compétition ouverte à la densification et l'utilisation optimale de ce réservoir d'urbanisation. Ainsi le mode d'occupation spatiale et la consommation du sol urbain se traduit dans cette nouvelle dualité entre la morphologie du bâti de faible densité du tissu urbain du centre ville et le bâti résidentiel périphérique récent éclaté de fortes densités du bâti. Le système d'organisation des trois (03) franges urbaines juxtaposés les uns aux autres reliés par les lignes fonctionnelles des anciens des anciens chemins d'exploitation se trouve actuellement en plein processus de mutation. La pression d'urbanisation des vingt (20) dernières années s'est traduite dans la fabrication de nouveaux quartiers résidentiels périphériques se greffant dans une logique de densification additive entre les différents fragments urbains prés existants. Nous soulignons que les directions portantes de ces programmes et projets d'habitats sont orientées à travers les parcours de relation territoriaux «Route littoral Alger – Staouili Ain Benian – Cheraga. Cette règle dominante de purification spatiale à travers les différentes expériences urbanistiques a renforcé les caractères de l'éclatement urbain avec un aspect de contenance en partie sur les extensions des limites urbaines successives. Dans cette première étape le contrôle du processus d'urbanisation et de structuration de la ville de Ain Benian est assuré par l'ossature portante et directionnelle (Est / Ouest littoral, Nord/Sud terre -mer) de l'infrastructure routière. Cette localisation de proximité au réseau routier territorial des programmes d'habitats (ZHUN lotissement) est du essentiellement à la connexion

distributive urbaine (formation en grappe). A ce modèle re  rent de développement urbain des villes Algériennes, se superposent un deuxième processus de structuration par la naissance d'un nouveau pôle urbain gravitationnelle qui rééquilibre l'ensemble des entités urbaines. Cet accroissement urbain a fait naître de nouveaux besoins en matière d'équipements, services et des commerces. Le point intermédiaire entre le centre ville et le port de la madrague comme espace ouvert a constitué l'espace de polarisation urbaine majeure qui contrôle les deux (02) lignes transversales et longitudinales d'ouverture maritime. On assiste à une diffusion du centre ville d'origine à travers l'agrégation linéaire d'activité de commerce le long du parcours reliant le centre ville au port de la Madrague. Il est ponctué en son milieu par une série de localisation d'activités d'échange, de service, commerce et équipements et activités productives de petites et moyenne industrie. Ainsi on assiste à un remodelage et une nouvelle configuration de la structure urbaine de la ville dans son paysage de l'organisation linéaire diffuse d'urbanisation. Le nouveau modèle de structuration stabilise la forme urbaine globale à travers la consolidation du pôle urbain majeur central qui redistribue la ville suivant deux (02) axes orthogonaux dominants intégrant la ville à la mer. C'est ainsi que s'affirme la nouvelle matrice de configuration spatiale qui met en rapport la hiérarchisation et spécialisation des centres secondaires filtrant la distribution urbaine actuelle. Ce nouveau point de convergence orthogonale qui se superpose sur le lieu de convergence des lignes radiales génératrices de la croissance urbaine (parcours territoriaux) assure la rotation de l'organisation globale de la ville sur les deux (02) importantes ouvertures maritimes transversales des différents quartiers urbain. C'est ainsi que la tendance de développement urbaine linéaire contenue dans le processus de planification spatiale est rattrapée et équilibrée par un recentrage de la polarisation urbaine autour deux axes maritimes principaux (centre ville au port de la Madrague , périphérie récente à la façade maritime nord est). Face à cette réalité urbaine de structuration et de développement urbaine les possibilités et aptitudes d'aménagements initié dans le cadre du plan de développement et d'aménagement urbain (PDAU, 1991) de Ain Benian privilégié beaucoup plus le renforcement de la centralisation au tour des lignes de développement et d'étalement de la structure urbaine tout en distinguant l'aménagement paysager du parcours littoral. Il instaure un mode de structuration par segmentation spécifique sans hiérarchisation des espaces et nœuds centraux de formation et /ou à créer. Nous pouvons affirmer que ce double processus identifié de contrôle du développement urbain passe par la mise en évidence de la relation urbano- portuaire et la prééminence du front de mer dans le modèle de recomposition de la ville de Ain Benian.



Figure 6.1.a: Vue Aérienne de la ville de Ain Benian
Source: Google Earth 2006

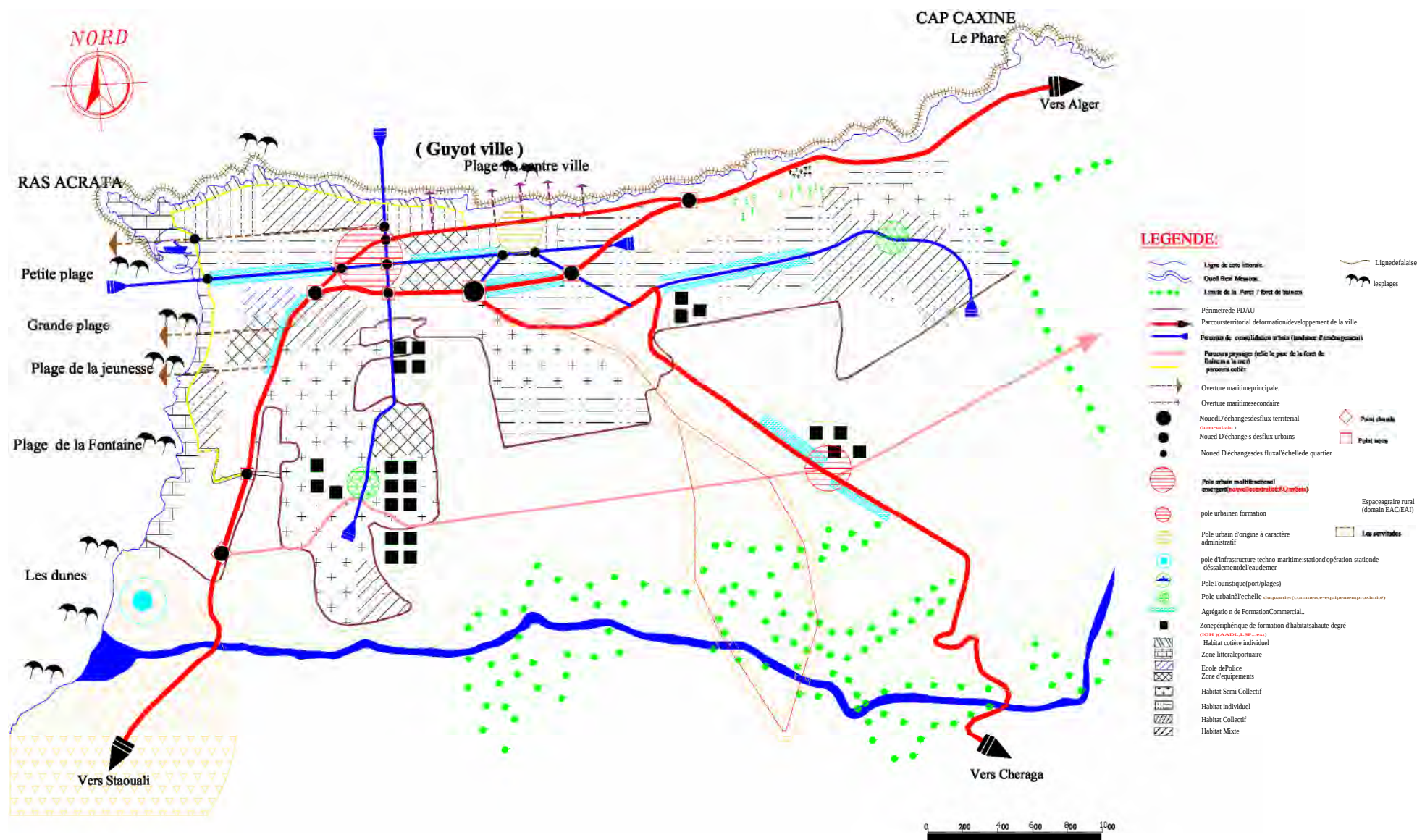


Figure.6. 1.b : Schéma de structure de la ville de Ain Benian
Source: Elaboré par AIT SAADI M.H,2006

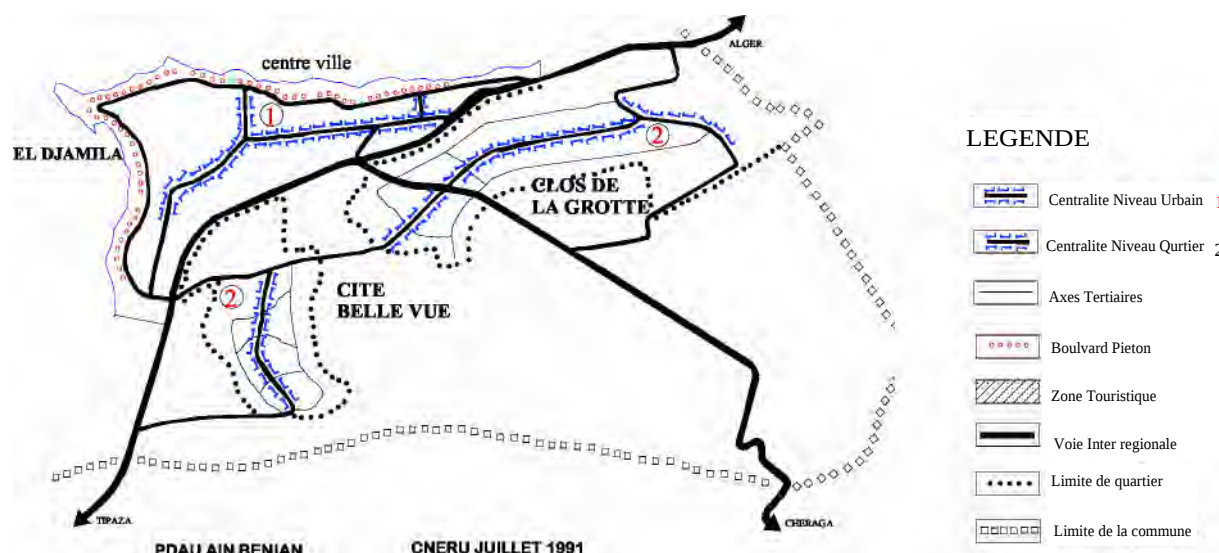


Figure 6.1.c : Possibiliste de développement de la ville

Source : PDAU, Ain Benian , CNERU, 1995

6-2 Trace régulateur d'homogénéisation de la conformation urbaine

Afin d'examiner le mode d'implantation des villes côtières, nous nous appuyons sur la grille de la lecture synthétique de la structure urbaine historique qui consolide la transformation fonctionnelle de la ville. Elle constitue à souligner l'ensemble des traces et traces urbaines de composition et / ou de recomposition de configuration spatiale. Elle est extrapolé à partir des différentes sections de structuration (horizontale et ou verticale) historique du cadre bâti à travers un instrument analytique identifiant la matrice géométrique formelle de la construction morphologique du tissu urbain. Le tracé urbain de la ville de Ain Benian est inscrit dans un maillage orthogonal composite qui est donc rythmé par une modulation du parcellaire se referant aux variations des mensurations du parcellaire agraire rural. Le rapport dimensionnel de forme rectangulaire se situe entre 1,5 à 3,5 entre le maillage urbain et rural. Cette juxtaposition de dessin de forme régulière orthogonale des trois (03) franges urbaines ne constitue pas un réseau de tracés urbains unitaires (reconversion progressive avec conservation du parcellaire agraire en lotissement urbains). L'ensemble des compositions de ces lignes géométriques des différentes activités urbaines ne se réfèrent pas au développement linéaire du tracé du trait côtier (prédominance de formation de l'espace agraire rural sur l'espace urbain maritime dans le processus historique de consolidation de la structure de la ville).

Le support topographique très mouvementé et décomposé participe à la fragmentation du tracé de composition globale de la ville. Le règlement structural mis en cour dans le processus actuel de recomposition urbaine s'effectue autour d'un système d'axialité orthogonal d'ordonnancement de la structure formelle globale de la ville. Ce plan de symétrie orthogonal (directions portantes des aménagements de transformation sur les ouvertures maritimes principales et transversales) joue un rôle de stabilisateur et réunificateur des différents tracés composites existants. Il participe à la construction et au marquage de mise en scène des perspectives paysagères maritimes (point de référence des villes côtières. L'homogénéisation du remodelage de la forme urbaine de la ville s'effectue à travers cette rotation orthogonale directionnelles maritimes mettant en évidence l'intégration de la ville à la mer.

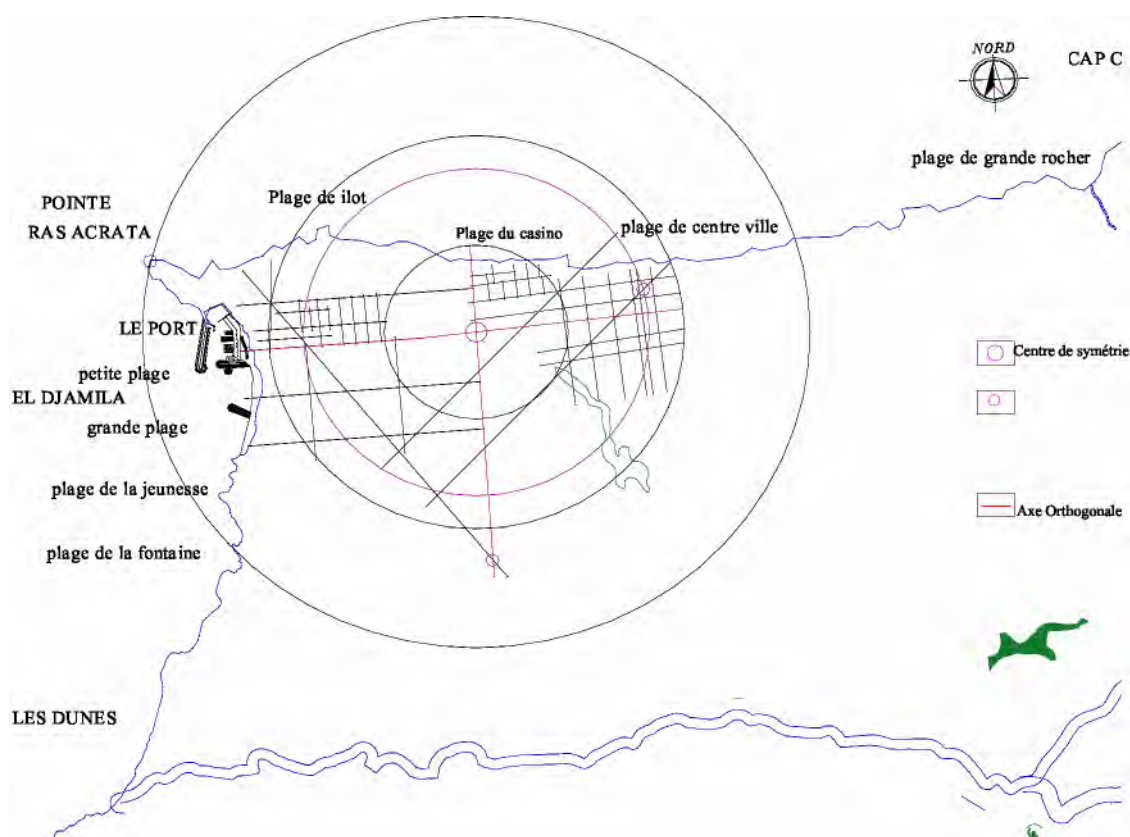


Figure.6.2.: Trace Régulateur de la ville de Ain Benian

Source: Elaboré par AIT SAADI M.H ,2005

8-3 identification du système d'implantation urbanistique des deux franges côtières longitudinale Est- Ouest (centre ville / port de la Madrague) et transversale Nord - Sud (plateau cite Belle Vue, Plage de l'ilot).

Les méthodologies et techniques de contrôle des transformations dans les aires urbaines dans le cadre de la recherche universitaire entreprise au sein de I.U.A.U (Institut Universitaire d'Architecture de Venise) sous la direction de A.Levy et V.Spigai, investissent le champs d'identification de la qualité de la structure urbaine¹. Cette reconnaissance de l'identité de la structure physique de la ville s'est établie sur la base d'élaboration de la nature qualitative et quantitative de la structure urbaine. Ainsi l'équipe de recherche de A.Levy/V.Spigai ; en se référant aux études morphologiques sur la ville (l'analyse typologique morphologique, la théorie des faits urbains, la ville par partie, l'espace collectif de la ville) a déterminé quatre(04) catégories analytiques composant la structure de l'urbain :

- Structure de permanence
- Structure de conformation.
- Structure de l'espace publico - collectif.
- Structure fonctionnelle.

L'instrument de contrôle de la qualité formelle et architectonique des interventions dans la ville, en proposant des solutions de continuité historique et d'intégration morphologique, devra mettre en corrélation les systèmes d'interdépendance de la superposition de ces quatre (04) structures de l'urbain. La définition de ces structures assure à la thématique de récupération des situations urbaines déstructurées une nouvelle qualité urbaine qui contribue à la valorisation des éléments de permanence et la formation de nouveaux lieux urbains complémentaires respectifs de l'usage social et culturel de la ville. La notion suivante des « caractères de l'urbain » déterminent l'identité d'une ville et produisent un effet réciproque entre le processus urbain de transformation physique et les préexistences historiques. Le degré de qualification de la structure urbaine est mesuré à la base de l'intégration de ces quatre (04) structures définies auparavant.

Le processus d'urbanisation et de structuration de la ville de Ain Benian est assuré par l'ossature portante et directionnelle (Est / Ouest littoral, Nord/Sud terre -mer) de l'infrastructure routière. A ce modèle requiert de développement urbain des villes

¹ L'ensemble de cette recherche est mené conjointement de 1982/84 entre I.U.A. (département de projection architecturale) de l'I.U.A.V. (Institut Universitaire d'Architecture de Venise) sous la direction de V.SPIGAI, et de l'E.A.G.G (Ecole d'Architecture et d'Urbanisme de Genève) sous la direction de A.LEVY, autour du thème de la recomposition de la ville existante (dans sa partie historique et sa périphérie moderne). Elles sont publiées dans l'ouvrage de référence de base A.LEVY / V.SPIGAI : « Le plan et l'architecture de la ville », ed Clava, Venezia 1989.

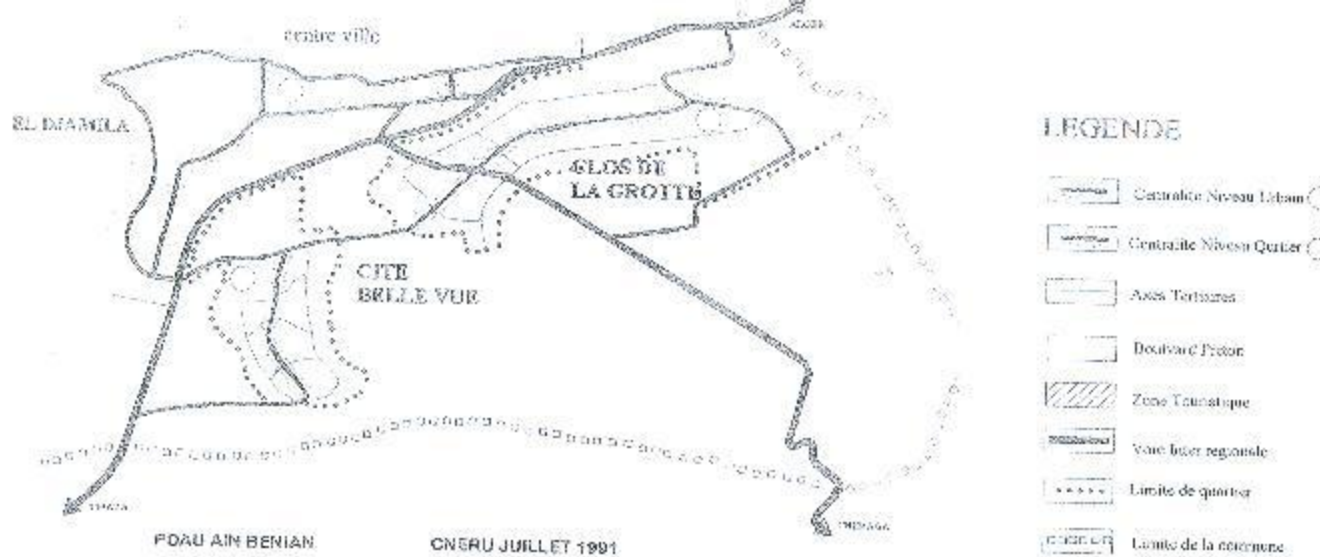


Figure 6.1.c : Possibilités de développement de la ville
Source : PDAU, Ain Benian, CNERU, 1995

6-2 Trace régulateur d'homogénéisation de la conformation urbaine

Afin d'examiner le mode d'implantation des villes côtières, nous nous appuyons sur la grille de la lecture synthétique de la structure urbaine historique qui consolide la transformation fonctionnelle de la ville. Elle constitue à souligner l'ensemble des traces et traces urbaines de composition et / ou de recomposition de configuration spatiale. Elle est extrapolé à partir des différentes sections de structuration (horizontale et ou verticale) historique du cadre bâti à travers un instrument analytique identifiant la matrice géométrique formelle de la construction morphologique du tissu urbain. Le tracé urbain de la ville de Ain Benian est inscrit dans un maillage orthogonal composite qui est donc rythmé par une modulation du parcellaire se référant aux variations des mensurations du parcellaire agricole rural. Le rapport dimensionnel de forme rectangulaire se situe entre 1,5 à 3,5 entre le maillage urbain et rural. Cette juxtaposition de dessin de forme régulière orthogonale des trois (03) franges urbaines ne constitue pas un réseau de tracés urbains unitaires (reconversion progressive avec conservation du parcellaire agricole en lotissement urbains). L'ensemble des compositions de ces lignes géométriques des différentes activités urbaines ne se réfèrent pas au développement linéaire du tracé du trait côtier (prédominance de formation de l'espace agricole rural sur l'espace urbain maritime dans le processus historique de consolidation de la structure de la ville).



Figure 6.1.b : Schéma de structure de la ville de Ain Benian
Source : Elaboré par AIT SAADI M.H, 2006

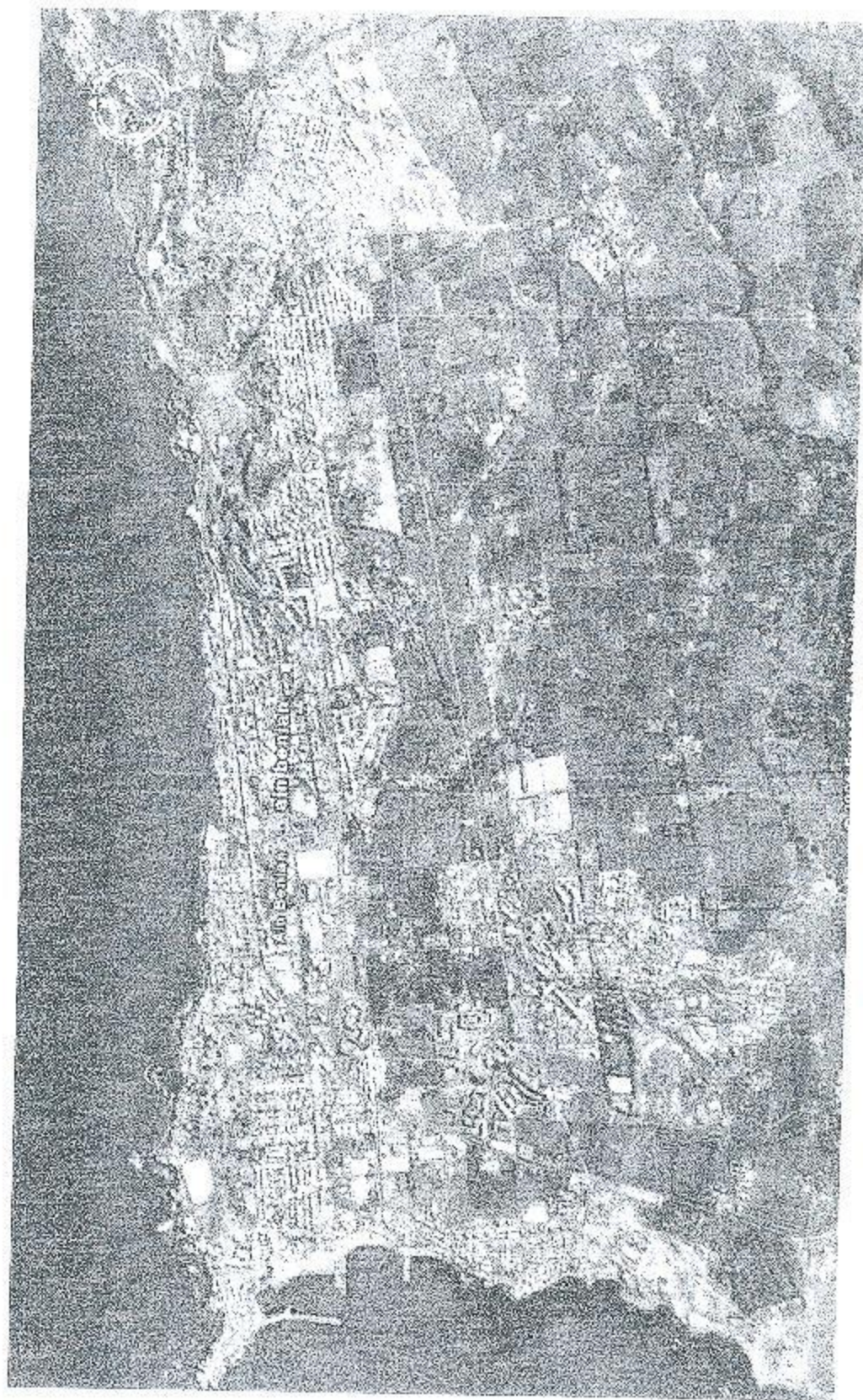


Figure 6.1.a : Vue Aérienne de la ville de Ain Benian
Source : Google Earth 2006



Figure 5.4.2 : Carte de Permanence
Source : Elaboré par Mr AIT SAADI Méd Hachine 2006

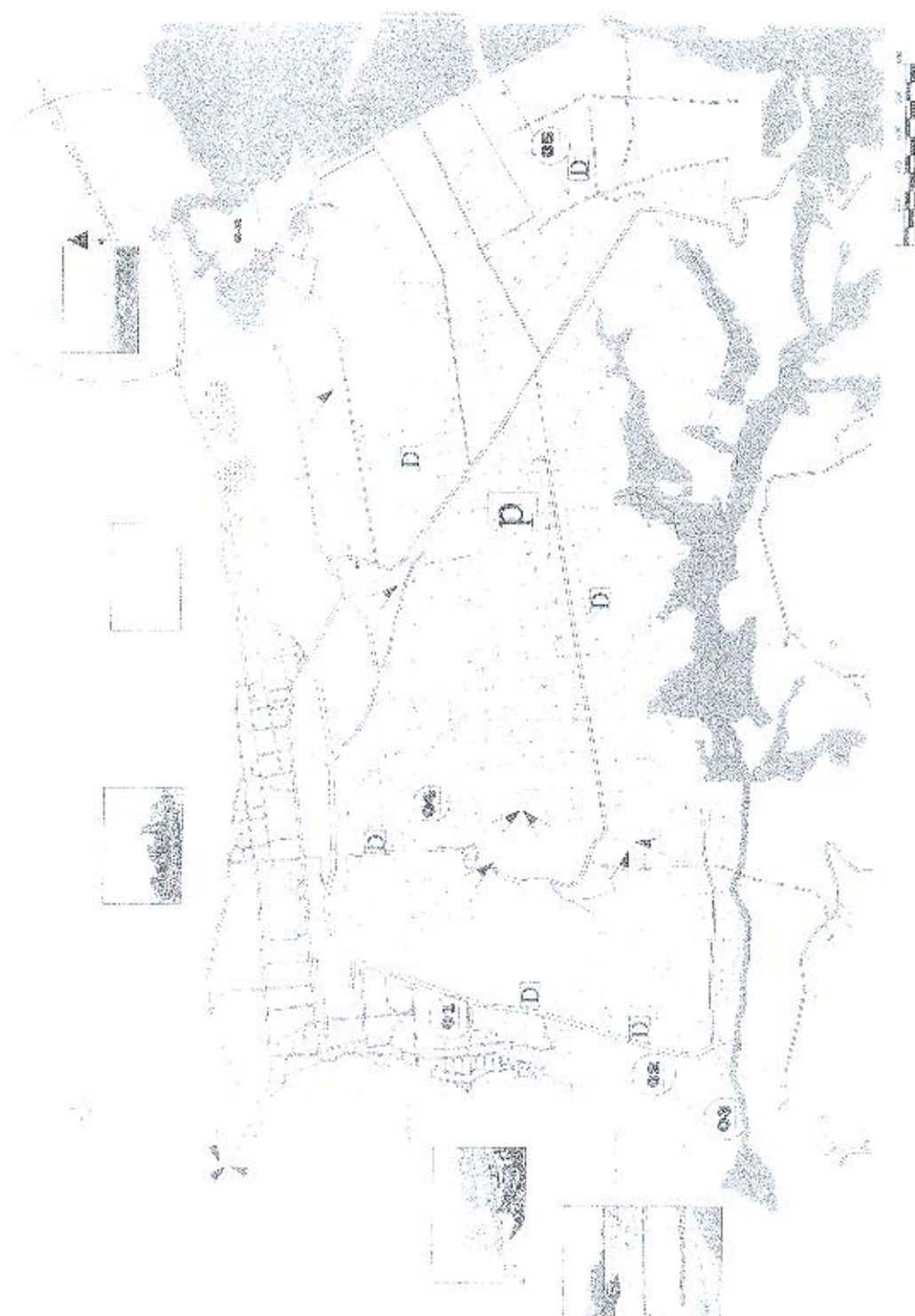


Figure 5.4.1 Carte Paysagère
Source : Elaboré par Ait Sandi.M.H, 2005

L'étude de la formation / transformation de l'espace urbain se développe selon deux phases : analyse des éléments inducteurs et ordonnateurs de la croissance (naturels, artificiels), identification des caractères de permanences dans le lieu du projet.../...¹⁴

Elle comprend en général, l'ensemble des édifices monumentaux et bâtis mineurs, faits urbains, éléments physiques du milieu naturel / artificiel, traces et tracés du parcellaire urbain, présentant un rôle à caractère de permanence dans l'évolution de la ville. On procède à leur conservation pour leurs significations historiques, architectoniques, culturelles et artistiques dans le lieu d'intervention.

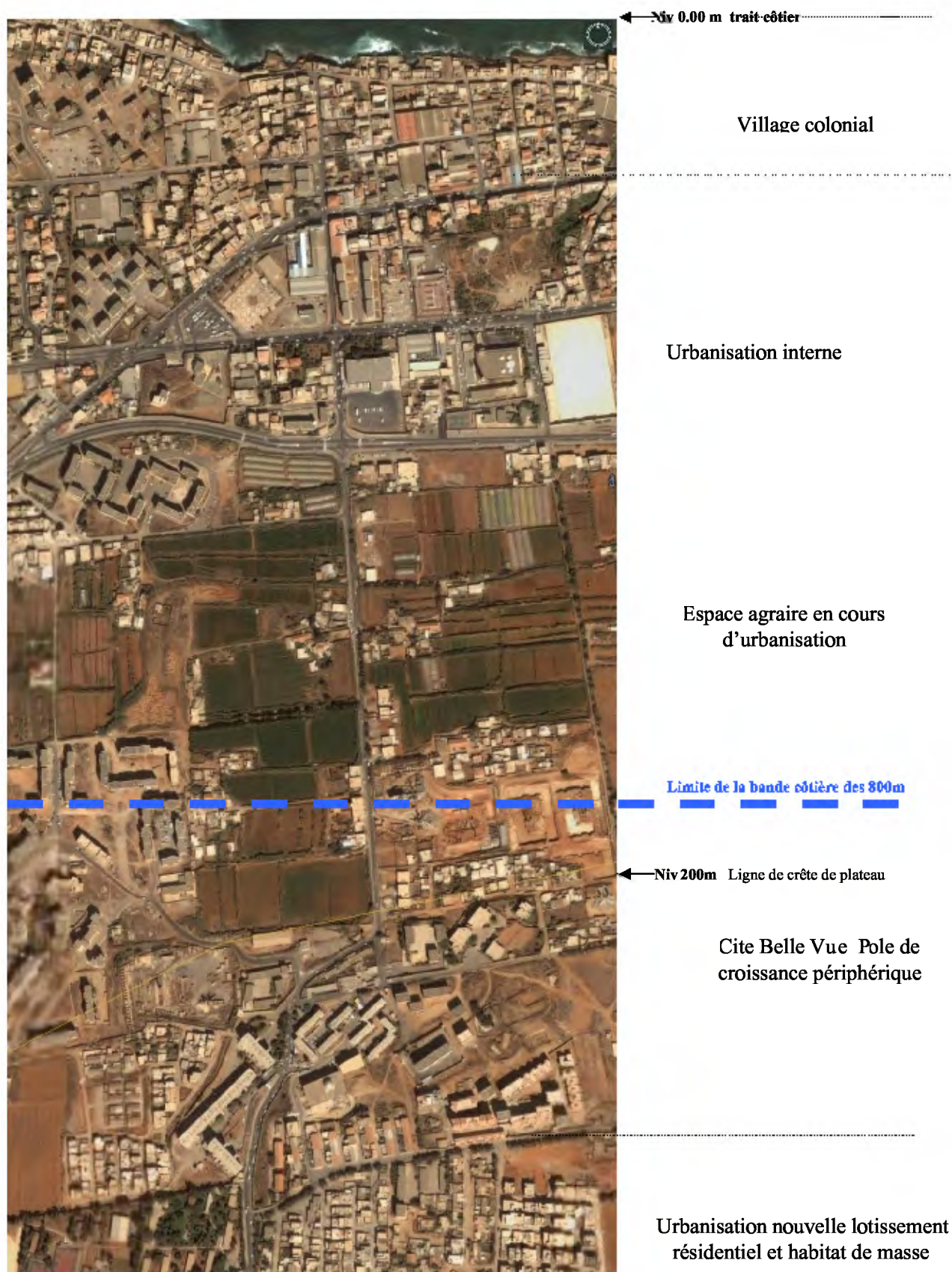
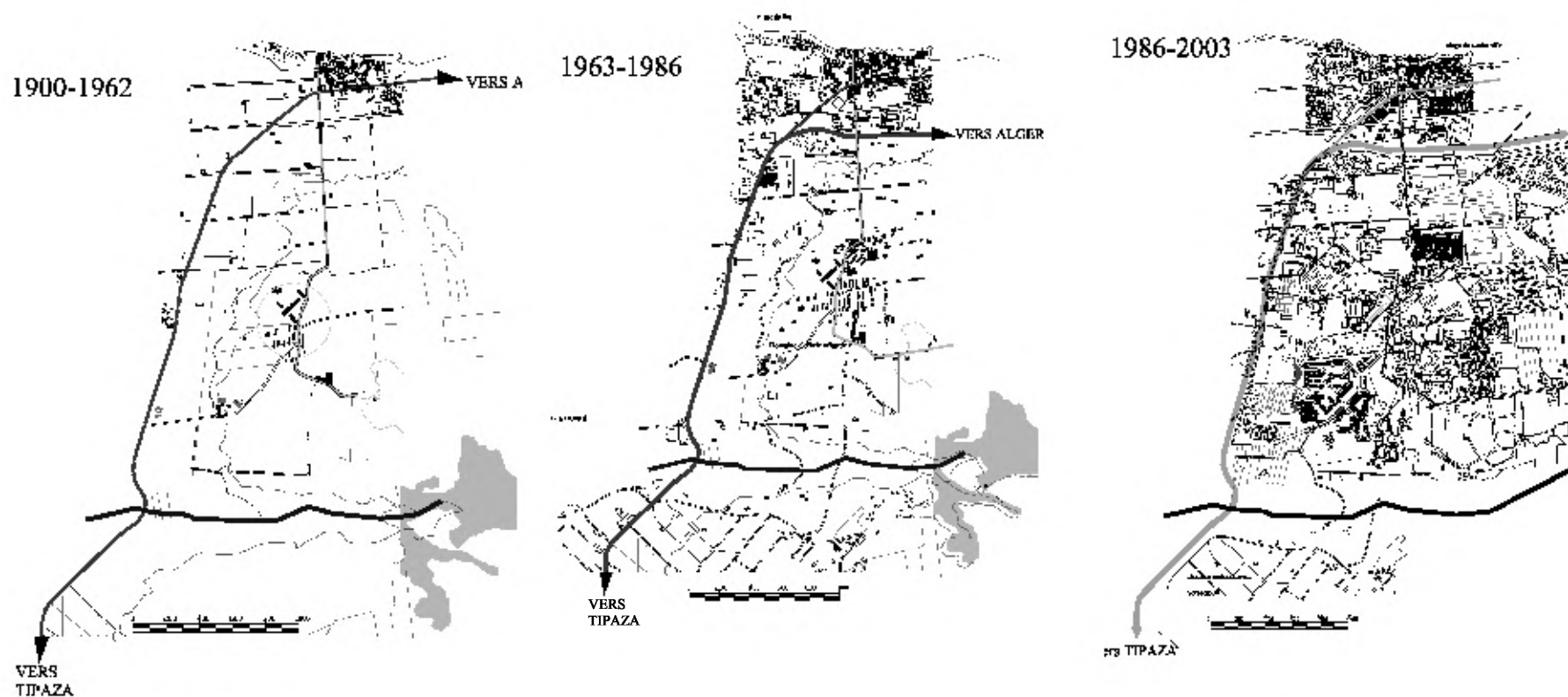


Figure.6.3.2.1 : Vue générale sur la frange transversale Nord –Sud (Quartier cite Belle Plage de l'îlot.)
 Source Google 2006

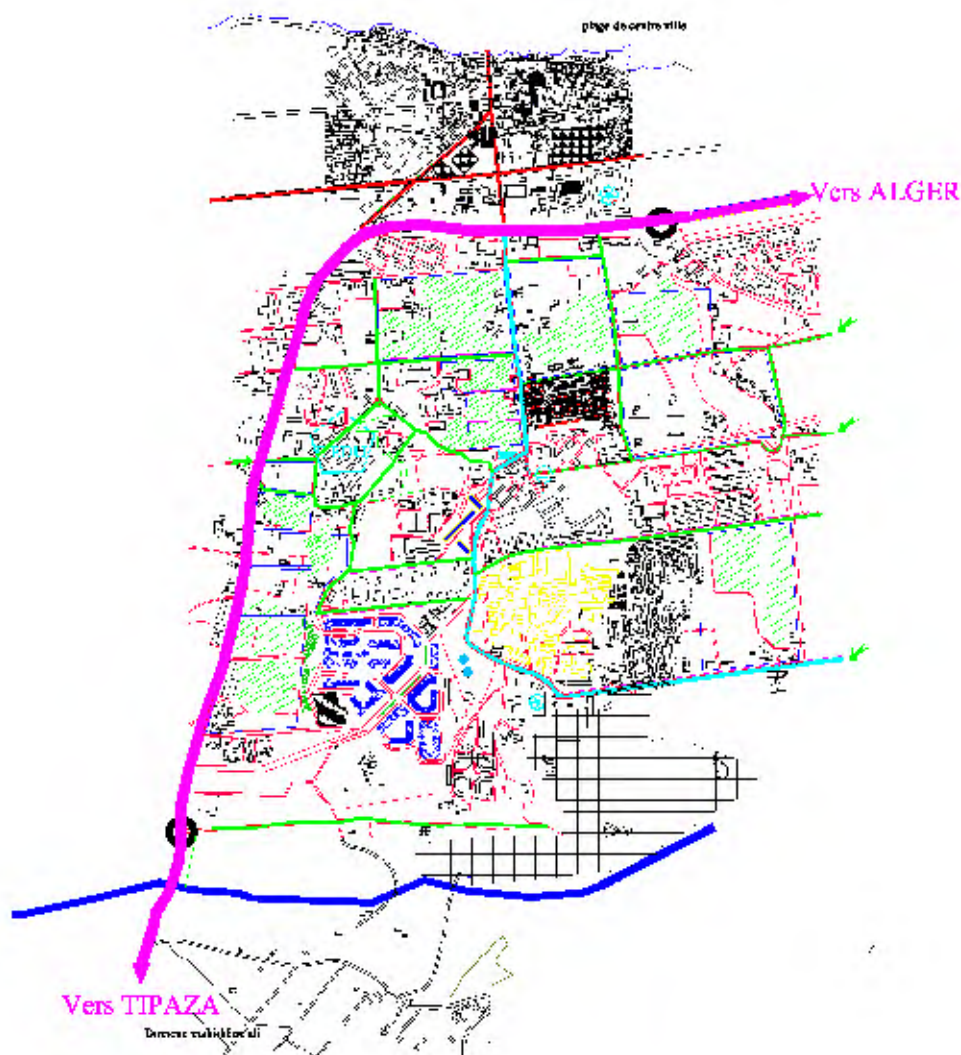


La croissance urbaine dans cette frange maritime transversale a été générée par un système Bipolaire défini par le noyau d'origine du village et l'installation du quartier d'habitat périphérique sur le plateau. Le parcours orthogonal transversal reliant les deux (02) entités a joué le rôle d'axe ordonnateur de formation. Ce développement urbain est généré par la dilatation excentrique des pôles urbains générateurs de croissance (centre ville/cité Belle Vue) à travers le maintien des caractères fonctionnels d'origine (zone de centralité/zone résidentielle dominante). L'espace intermédiaire agricole a constitué une barrière limite d'extension urbaine à l'intérieur du périmètre urbain communal. On assiste à deux (02) modes de contrôle de densification urbaine

- Une croissance homogène et unitaire ordonnée par le maillage urbain du village (centre ville)
- Une croissance fragmentaire avec éclatement de la forme bâtie organisée autour de l'axe transversal comme élément de distribution de ces nouveaux quartiers d'habitat

Figure.6.3.2.2 : Reconstitution du Processus historique de formation et de transformation de la frange transversale maritime Nord - Sud (Quartier cite Belle Vue / Plage de l'Ilot).

Source : Elaboré par AIT SAADI Mohamed Hocine, 2005



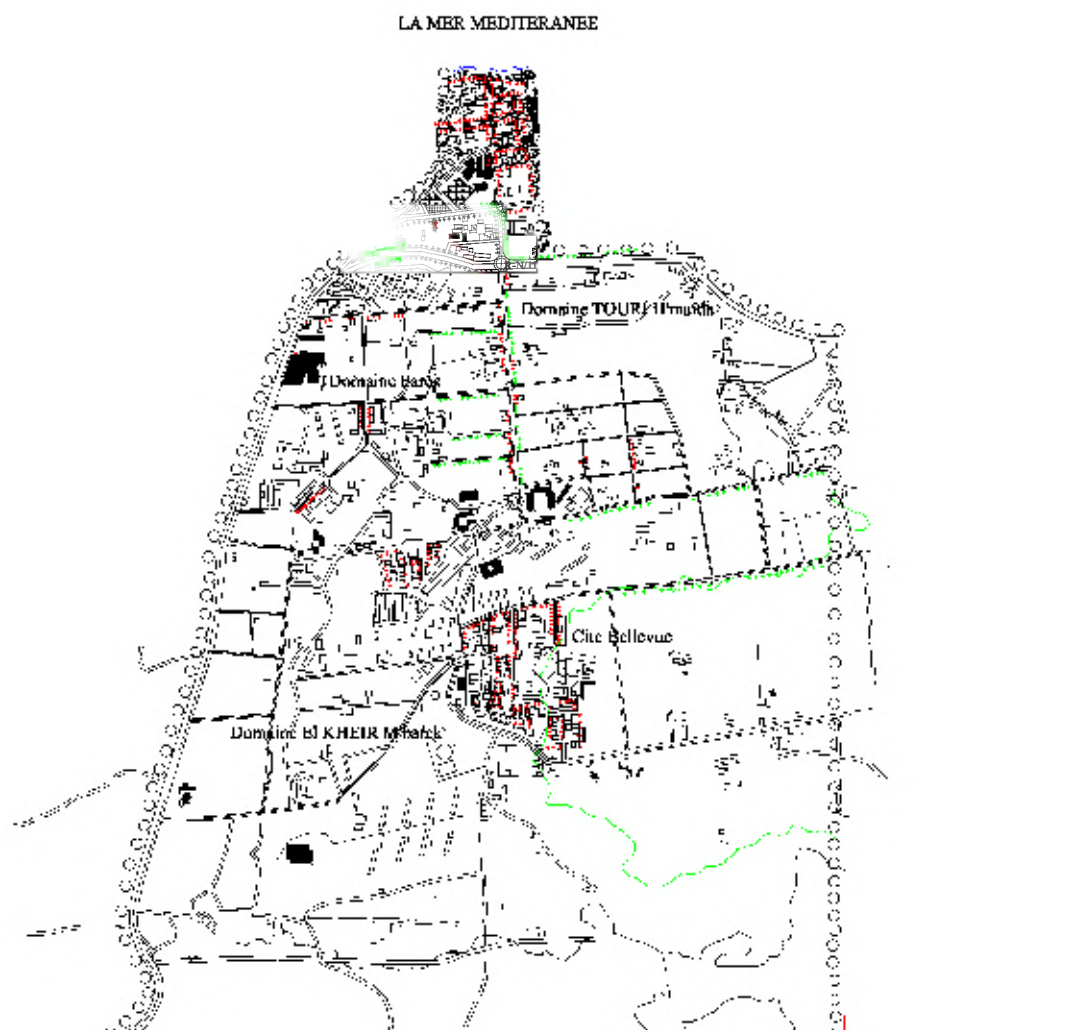
Les éléments de permanence dans cette frange transversale se caractérise par la présence de deux (02) système de paysages (bâti/rural et naturel) .On note la permanence physico morphologique du tissu urbain du noyau d'origine prolongé par le tracé du parcellaire agraire ordonnant la configuration spatiale des nouvelles typologies du bâti résiduel. L'ensemble de cette frange est inséré par des limites permanentes géomorphologiques caractérisées :

- Au nord : Le trait côtier et système paysage littoral
- Au Sud : L'oued de Beni Messous paysage naturel des îlots boisés du plateau

— Trait côtier

Figure 6.3.2.3 : Permanence du bâti/ et système du paysage de la frange maritime transversale Nord –Sud (Quartier cite Belle Vue./Plage de l'îlot)

Source : Elaboré par Mr AIT SAADI Med Hocine 2005



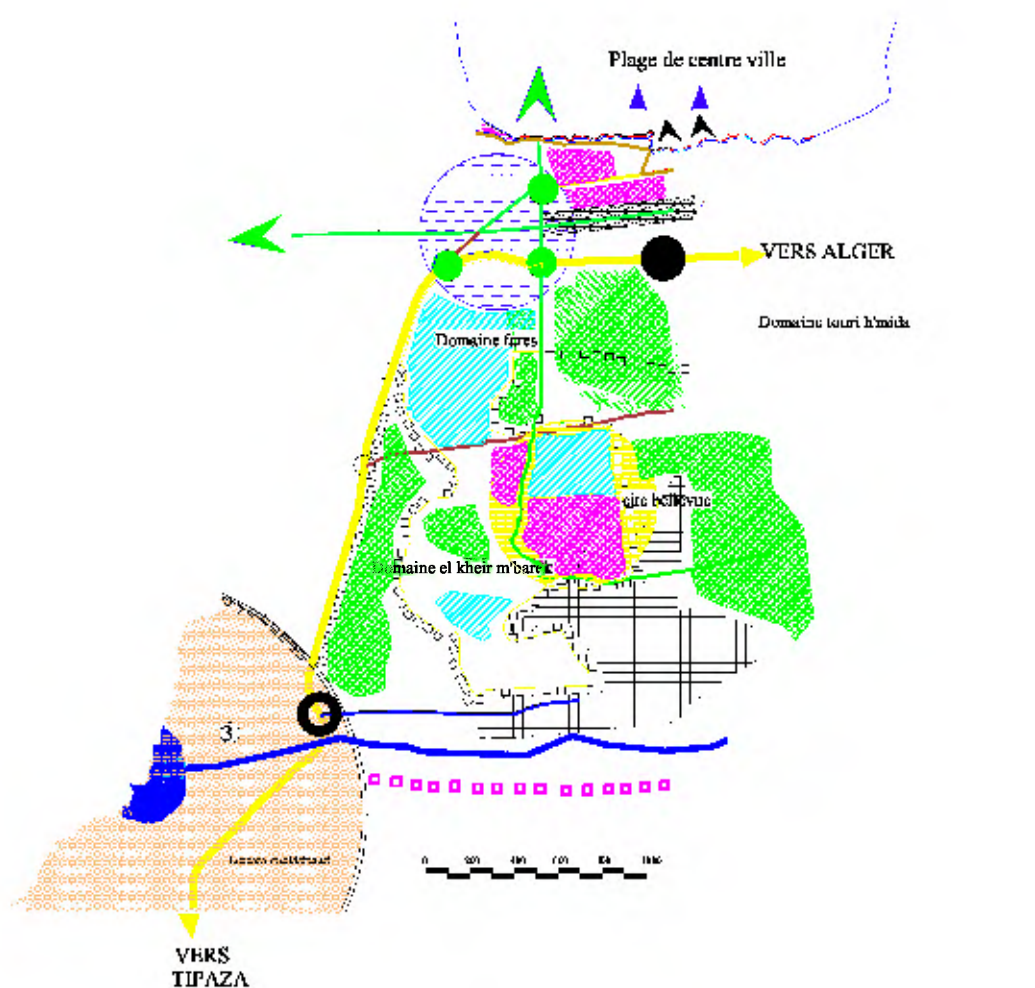
Le système de conformation de cette frange urbaine se caractérise par deux (02) modes d'implantations urbaines principaux. :

- Implantation urbaine du noyau d'origine sur un système de grille orthogonale ordonnée par le plan de symétrie orthogonal de deux (02) parcours maritimes transversal et longitudinal.
- Absence d'un système d'implantation dans le périphérie de la cité Belle Vue car le mode d'occupation de l'espace est régie par l'instrument du plan de masse des différents projets d'habitats contenus dans un maillage du parcellaire agraire. L'axe de symétrie parallèle organise l'alignement au sol du bâti en cours de formation. On assiste à une juxtaposition entre la forme urbaine homogène en phase d'achèvement et la situation des formes du bâti éclaté périphérique.

- Tracé d'alignement du bati
- Tracé d'alignement du mur ou cloture
- Tracé d'alignement d'arbre
- Tracé du parcellaire agraire existant
- Axe de symetrie
- Centre de symetrie des tracés urbains
- Lieu de convergence des tracés urbains

Figure.6.3.2.4: Structure de conformation de la frange maritime transversale Nord –Sud
(Quartier Belle Vue / Plage de l'îlot)

Source : Elaboré par Mr AIT SAADI Med Hocine 2005



La frange maritime transversale s'organise en trois (03) segments fonctionnels linéaires comprenant la zone centrale du centre ville, les espaces interstitiels intermédiaires agraires et la zone d'extension d'habitat périphérique du plateau. Le réseau unitaire de distribution urbain s'identifie dans l'axe transversal de la frange qui se limite au nord par l'extrémité de centralité urbaine en cours de renforcement. Ceci accentue le caractère de déséquilibre et de discontinuité de fonctionnement global urbain. Le modèle de structuration se définit sur la base de la ligne directrice portante qui alterne des projets d'urbanisation récente périphérique à dominance résidentielle avec les espaces ouverts intermédiaires agraires. Elle se termine par la polarité centralisante de l'ensemble des activités urbaine. Cette focalisation ponctuelle de l'organisation urbaine se projette directement sur la façade maritime Nord sans aucun prolongement des espaces urbains dans la mise en scène des perspectives panoramiques du paysage littoral

- Pôle urbain
- Limite de la commune
- Limite de PDAU
- Servitudes (station d'épuration d'eau)
- Quartier Belle Vue
- Route nationale N°11
- Noeud majeur à l'échelle territoriale
- Bande touristique
- Noeud à l'échelle de quartier
- Commerce
- Terrain agricole
- Les deux axes Cardo Documanus
- Ouverture maritime importante
- Ouverture maritime assez importante
- voie secondaire
- noeud secondaire
- Ligne de la cote
- Oued Beni Messous
- HABITAT COLLECTIF
- HABITAT INDIVIDUELLE
- Limite de l'aire d'étude

Figure.6.3.2.6 : Schéma de structure de la frange transversal maritime transversale Nord-Sud (Quartier Belle Vue/ Plage de l'îlot)

Source : Elaboré par Mr AIT SAADI Med Hocine 2005



a : Vue sur l'ouverture de la frange maritime transversale Nord/Sud



b : Vue sur les espaces intermédiaires ouverts organisés encadrant le parcours transversal maritime



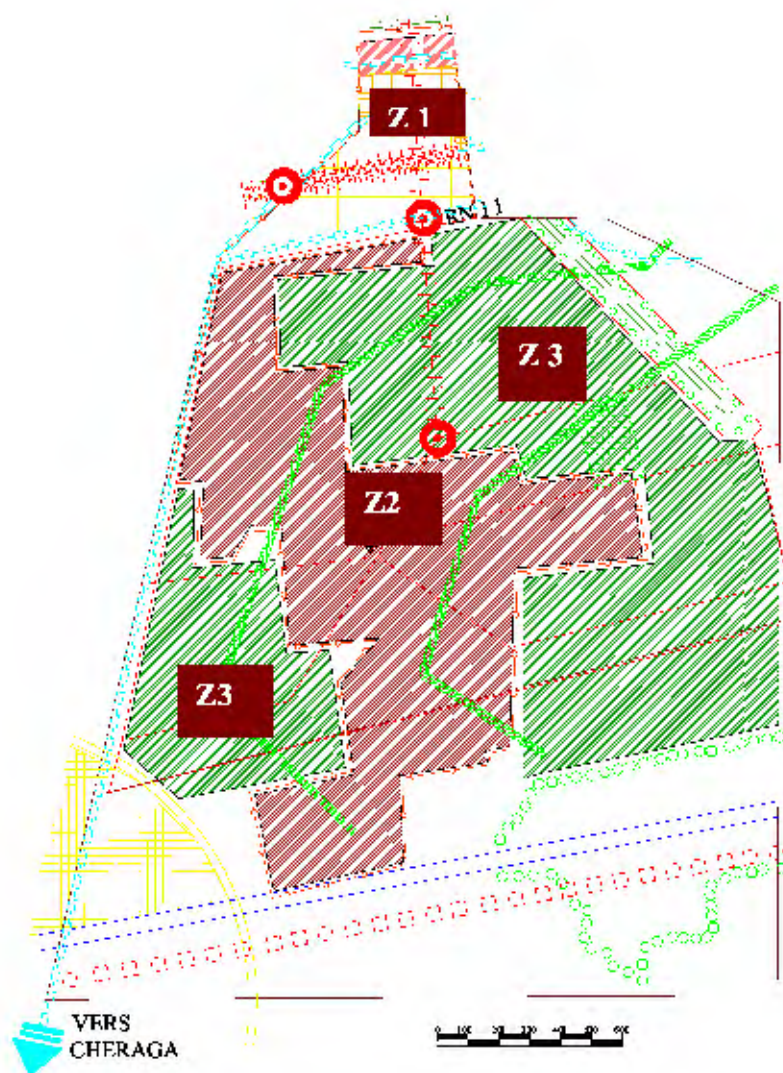
c : Vue sur le lieu de convergence urbain



d : Vue sur le prolongement du parcours transversal sur la mer

Figure.6.3.2.7 a/b/c/d : Vue séquentielle sur la frange transversale maritime Nord–Sud (Quartier Belle Vue / Plage de l'îlot)

Source : Photos prises par Mr AIT SAADI Med Hocine 2005



Le zonage de cette frange urbaine se définit à travers le degré d'homogénéité morphologique en correspondance à la compatibilité fonctionnelle.

Les trois (03) entités urbaines fractionnées sans aucune continuité fonctionnelle et organisationnelle détermine le caractère d'enchevêtrement et d'inachèvement de la structure globale urbaine. Le système de connexion de ces différentes zones urbaines s'effectue à travers l'axe maritime transversal.

Z 1

Zone 1 : partie du centre ville caractérisé par une implantation morphologique reconnaissable en cohérence avec l'organisation fonctionnelle

Z 2

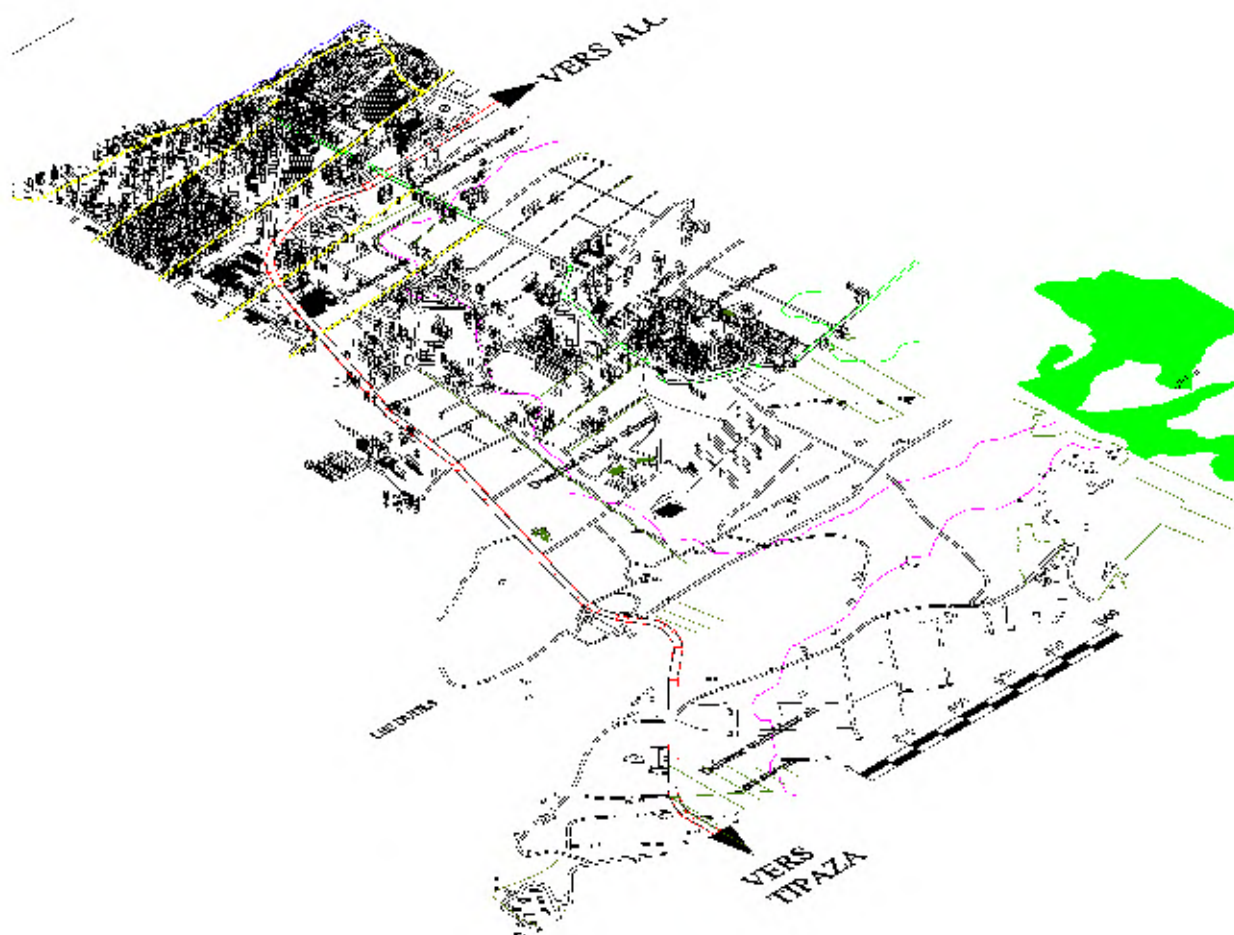
Zone d'extension des unités résidentielles périphériques (lotissements/ZHUN/ immeuble grand hauteur

Z 3

Espaces intermédiaires agraires en cours d'urbanisation

Figure 6.3.2.8 : Identification des zones homogènes de la frange transversale maritime Nord –Sud (Quartier Belle Vue / Plage de l'îlot)

Source : Photos prises par Mr AIT SAADI Med Hocine 2005



Cette modélisation de la forme du bâti de la frange transversale maritime illustre la désagrégation de l'occupation au sol du centre ville du noyau d'origine au quartier périphérique de la cité Belle – Vue.

**Figure 6.3.2.9 : Modélisation de la frange transversale maritime Nord –Sud
(Quartier Belle Vue / Plage de l'îlot)**

Source : Photos prises par Mr AIT SAADI Med Hocine 2005

6.4 Lecture typologique du cadre bâti côtier (franges littorales transversales/longitudinale)

▪ Catégorie a : centre ville Colonial

La ville de Ain Benain appartient au réseau du village de création coloniale (ex nihilo). L'option et la stratégie de mise en valeur colonial du sahel a été orienté sur le développement de la parcelle agraire à l'origine de formation de ces petites ville et / ou villages est organisé à la base sur la division du territoire en parcelle agraires. On note que la structuration de l'espace urbain villageois s'est basé sur un modèle d'implantation autour d'une place centrale structuré par les émergences architecturales qui constitue la trilogie idéologico - culturel de la colonisation (église, école, marie). A partir de ce lieu de convergence on assiste à la naissance d'un parcours linéaire longitudinal d'agrégation des différentes unités typologiques du bâti urbain. On dénote à une diversification des caractères d'édification par rapport à la taille et dimension /position/forme de la parcelle ainsi que le mode d'agrégation et de distribution et système architectonique qui compose chaque unité du bâti. Cette juxtaposition de plusieurs typologies du bâti urbain colonial est du essentiellement à l'absence d'un plan urbain unitaire qui contrôle l'ensemble du processus de fabrication du cadre bâti (implantation agrégative linéaire sans modèle urbanistique pré déterminé). Ainsi on peut distinguer les différentes typologies récurrentes du bâti dans le centre colonial :

- Les émergences architecturales et monumentales.
 - L'appartement urbain mono familial.
 - L'immeuble urbain plurifamilial.
 - La maison individuelle pavillonnaire.
- Les émergences architecturales et monumentales:

Ce système d'implantation des édifices majeurs (église, école, marie) est basé sur l'axialité orthogonale par rapport au trait côtier avec dominance de l'espace urbain environnant. Le modèle typologique de l'église s'apparente à la basilique chrétienne en forme de croix. Les dispositions des espaces (nef centrale, chœur, sacristie) s'ordonne le long de l'axe longitudinal de la nef qui est matérialisé par la position du cloché comme élément monumental du système de repérage visuel. L'édifice public de la mairie s'est implanté sur la place de l'église le long du prolongement de l'axe de symétrie de l'église. Il s'organise à la base d'un volume central comprenant le hall/ salle de conférence distribuant de par et d'autre symétriquement deux (02) ailes carrés regroupant les bureaux de service. L'étage

surplombe exclusivement un volume central en double hauteur du hall avec des bureaux de service. L'encadrement et le rehaussement du volume central organisateur sont assurés par les cages d'escaliers de distribution du bâtiment. L'ordonnancement des ouvertures verticales traitement spécifique de l'espace d'entrée confère à l'édifice un caractère monumental.

▪ L'appartement urbain mono familial :

Il est constitué d'une unité d'habitation bi-cellulaire individuelle intégré à un commerce au niveau du R.D.C. Le mode d'agrégation en bande linéaire avec double mitoyenneté lui confère une occupation de la parcelle rectangulaire en double orientation (front unitaire sur voie urbaine / ouverture sur l'arrière cours). La cage d'escalier et l'entrée latérale distribuent l'étage supérieur d'habitation. On distingue plusieurs variantes dérivées de cette unité d'habitation en tri cellulaire avec une densification verticale sur trois (03) niveaux. L'ordonnancement des lignes d'ouvertures horizontales et verticales la construction de la base de soubassement commercial et la toiture de couronnement en pente confère un caractère typologique et architectural unitaire de l'édifice.

▪ L'immeuble urbain plurifamilial :

Il est constitué par un bloc fermé de plusieurs unités d'habitation organisé sur la base d'une distribution de cage d'escalier centrale et s'ouvrant sur des cours intérieures qui sert pour l'éclairage et la ventilation des locaux humides. Le rez-de-chaussée est réservé exclusivement aux commerces et services urbains. Les appartements symétriques s'ouvrent de part et d'autre des parois urbaines de l'îlot sont dotés des balcons de prolongement qui s'apparente à l'architecture haussmannienne du XIX siècle. Un autre type d'immeuble urbain est formé à la base d'un agencement d'appartement linéaire distribué par une coursive latérale le long de l'édifice sur la façade postérieure du côté de l'arrière cour de la parcelle. Le caractère homogène et unitaire du traitement architectonique du front de l'édifice est assuré par l'ordonnancement des dispositions des ouvertures et la continuité des balcons.

Le système de couronnement de l'édifice est assuré par la toiture en pente. La codification de langage architectural de l'ensemble des types d'édifice d'habitation urbaine (mono et plurifamilial) se traduit suivant les trois niveaux constructifs de composition (soubassement/corps de l'édifice/toiture).

La maison individuelle pavillonnaire :

Elle se distingue par un mode d'occupation centrale de la parcelle du lotissement urbain avec position de retrait par rapport aux limites séparatives du parcellaires. Elle se développe sur RDC et ou / en étage supérieur. Elle s'organise sur une trame bi – tri cellulaire suivant la variation de la taille de la parcelle .Elle s'organise suivant des dispositions spatiales conventionnelles dominantes actuelles de séparation entre la partie jour et nuit d'utilisation de la maison. La cage d'escalier sert d'articulation symétrique entre ses deux entités.

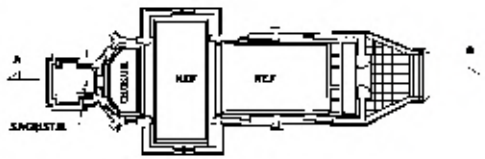
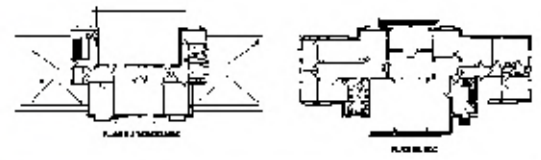
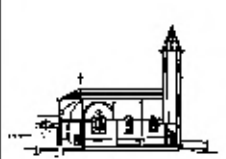
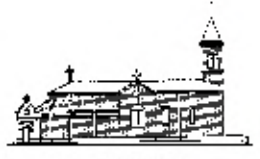
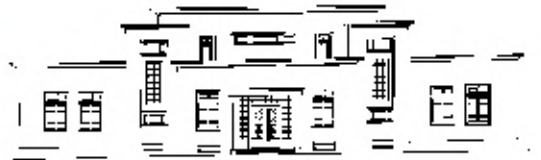
Répertoire typologique : catégorie a / centre ville colonial : 1853 - 1962		
Type	Mosquée (ex église Saint Roche)	APC (ex Hotel de Ville)
PLAN DE SITUATION	 PLAN DE SITUATION	 PLAN DE SITUATION
PLAN	 PLAN DU RDC	 PLAN 1er ÉTAGE PLAN RDC
FACADE	 FACADE LATÉRALE  FACADE PRINCIPALE	 FACADE PRINCIPALE

Figure.6. 4.1.1 : Répertoire typologique : catégorie a / centre ville colonial : 1853 - 1962

Source : Extrait des Documents d'Archive de l'APC de Ain Benian

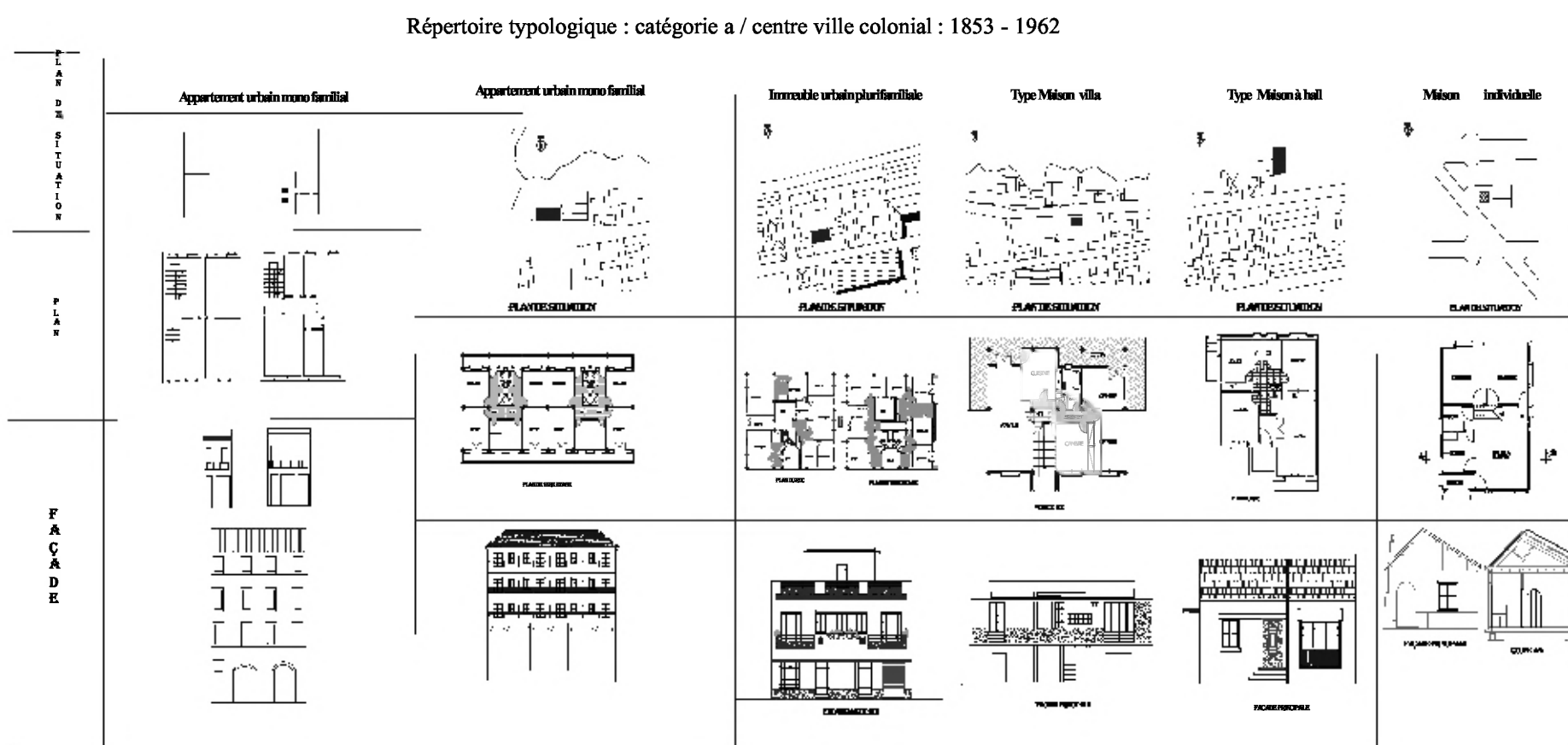


Figure.6. 4.1.2 : Répertoire typologique : catégorie a / centre ville colonial : 1853 - 1962

Source : Extrait des Documents d'Archive de l'APC de Ain Benian

▪ Catégorie b : Bande côtière des résidences balnéaires coloniales

L'apparition de l'habitat le long du rivage correspond à l'instauration des congés et le développement du tourisme balnéaire dans les années 1920. Par la richesse de son littoral et sa position stratégique Guyot Ville devient une destination de villégiature et attire de nombreux colons et riches personnes de la région et d'ailleurs qui développent un habitat résidentiel saisonnier le long des plages, criques et falaises. Ces résidences implantées le long de la voie littorale ainsi que sur les presqu'îles rocheuses, se caractérisent par un bâti de type pavillonnaire à un ou deux niveaux construits dans les matériaux prélevés sur le site de Ain Benian (il s'agit de la pierre de tuf et de mortier de terre). Les typologies d'implantations s'effectuent sur la bande variable côtière (20 à 150m) du DPM (domaine maritime public). Elles sont inscrites entre le trait côtier très mouvementé du rivage et la desserte linéaire littorale. Le mode d'occupation au sol se caractérise par une disposition centrale du bâti par rapport à la parcelle, disposant de quatre façades de dégagement. La structure globale du bâti s'organise sur une double orientation terre – mer avec un double accès (coté desserte littoral/ ouverture sur la mer). La formation des agrégats de tissu de villa résidentielle se densifie lorsque la possibilité d'élargissement de la bande côtière est assez suffisante. Le caractère architectural de ses maisons balnéaires s'identifie au style provincial différent de la rive nord méditerranéenne (toiture en tuile/ vérandas/ terrasse/ etc...) correspondant au différents mode de la tradition culturelle des colons migrants. Ce ci participe à la construction d'un paysage bâti très diversifié sur le plan architecture et homogène sur le plan du mode d'occupation au sol et système d'implantation urbaine. L'intégration au site littoral de ces typologies se distingue en deux (02) catégories :

1. implantation sur falaise et crique avec exploitation maximale du sol, avec une relation d'accès vers la mer à travers un escalier. Le rattrapage de déformation des falaises par rapport au niveau de la desserte littorale s'effectue par des murs de soutènement en maçonnerie de pierres massives arqués ou pleines. Ce système d'implantation sur les rochers confère un caractère monumental aux bâtisses qui surplombent la mer
2. implantation sur rivage du plan d'eau se prolongeant directement sur les plages et le cordon dunaire a travers un système d'ouverture du bâti en terrasse successives et vérandas. La continuité des façades ouvertes le long des plages constitue une vitrine sur le front de mer.



a : Vue sur les résidences à usage mixte habitation / Commerce de consommation et de la loisir sur le côté des plages du port



b : Vue sur la façade maritime portuaire



C : Vue sur les résidences balnéaire coté façade maritime ouest



d : Vue sur les résidences balnéaire coté façade maritime ouest

Figure.6. 4.1.3 : Vue générale sur les résidences balnéaires à Guyot ville pendant la période coloniale.
Source : <http://alger.roi.fr/Alger/guyotville>

▪ Catégorie c : habitat urbain social colonial sur la périphérie du plateau :

Le Plan de Constantine a mis en action le processus de l'industrialisation et de la normalisation de la construction en Algérie dans le cadre du développement du logement urbain social. C'est ainsi que la ville de Ain Benian comme toute les villes algériennes a bénéficié d'un programme de logement réalisé sur les hauteurs du plateau dominant de la ville pour des considérations hygiéniques, environnementales et paysagères. La nouvelle approche normative de l'habitat se constitue à travers le module cellulaire minimum du logement. Elle se traduit dans une typologie de barre isolée ou à redans à travers la combinaison additive linéaire horizontale et verticale. Le système d'implantation urbain est régi par le plan de masse unitaire et autonome par rapport à l'organisation de la ville comme élément de composition urbaine et organisé sur la base des normes urbanistiques quantitatifs (densité, COS, CES, espace libre, parking ...ect.). La relation entre ces nouveaux quartiers éloignés du centre ville s'effectue par les dessertes urbaines. L'agencement du bâtiment parallélépipédique et linéaire s'opère dans une addition continue des cellules rectangulaires de base desservies par une coursive horizontale à chaque étage et reliée par deux cages d'escalier à ses extrémités. Cette typologie du bâti simplificatrice se traduit dans une disposition en grille des lignes constructives horizontales et verticales reflétant le langage de l'architecture fonctionnaliste moderne.

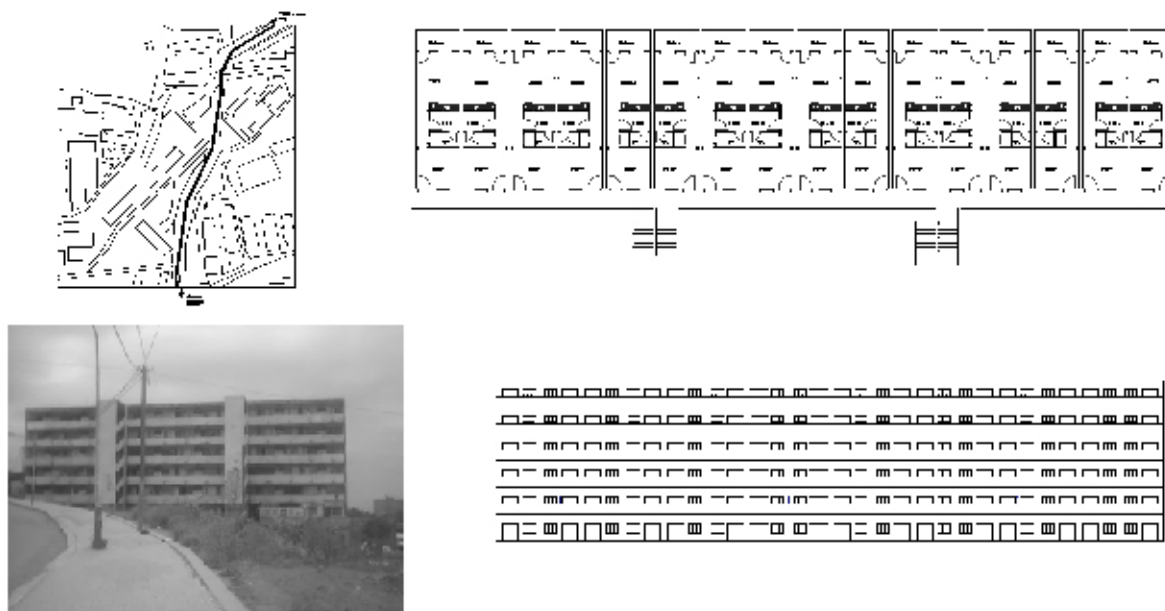


Figure.6. 4.1.4 : Cite Belle Vue : 1- Situation – 2- Plan de cellule – 3 vue sur la cite – 4 Façade

Source Document d'Archive de l'APC

▪ Catégorie d : Habitat rural

La partie rurale du territoire de Ain Benian présente un bâti très éparé en raison de la dimension des exploitations. Les clos se composent de façon générale d'une habitation principale qui se distingue par rapport à l'ensemble par un style architectural particulier. Ce sont des maisons de maîtres implantées au milieu de la propriété et accessible par les chemins d'exploitation par une allée boisée de cyprès ou de palmiers. Les maisons adoptent parfois une architecture palladienne à deux niveaux comportant terrasses et balcons et toitures en tuiles à deux ou plusieurs versants selon la taille de la demeure. Les façades, ouvertes de fenêtres à persiennes sont grandes dimensions et les balustres sont ornées de moulures en terre cuite, ciment ou fer forgé. La façade principale donnant sur l'allée centrale est flanquée d'un escalier symétrique droit ou balancé qui donne sur un porche ou une porte couverte d'une marquise de verre.

Les bâtiments attenants abritent les logements des ouvriers permanents et saisonniers, les ateliers liés à la production, au stockage et au matériel agricole. Ce sont des hangars couverts d'une toiture à deux versants dont la hauteur et le percement des façades varie selon l'activité qu'ils abritent. Ces modules sont souvent accolés les uns aux autres ce qui confère un mouvement aux toitures. Des éléments complémentaires de moindre envergure s'ajoutent au paysage bâti, tel que les puits, les bassins et réservoirs, les réseaux d'irrigation etc .

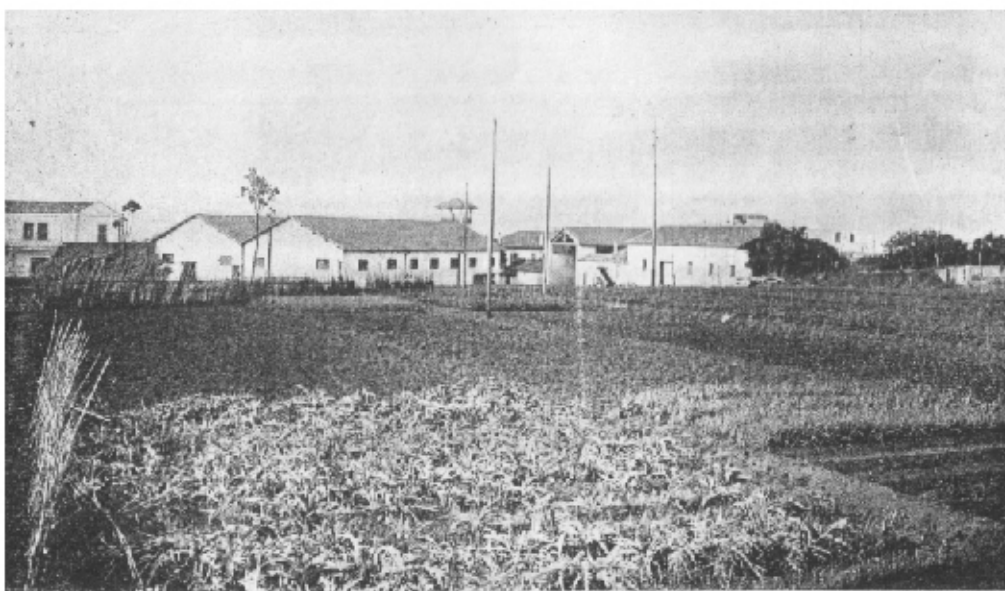


Figure.6. 4.1.5 : Vue Générale du Clos « Saint –Joseph », 1870, à Guyot ville
Source : Le Livre d'Or du département d'Alger

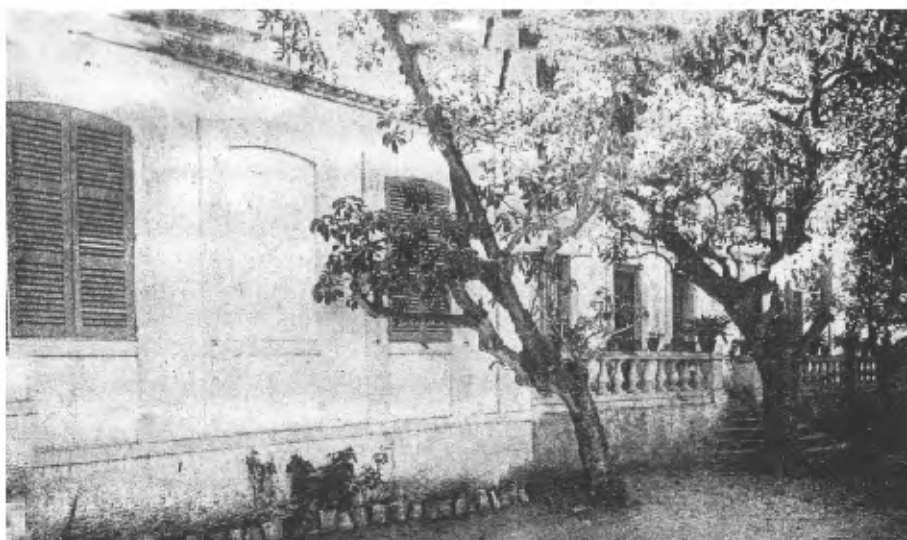


Figure.6. 4.1.6 : Maison d'habitation du Clos « Constance », 1870, à Guyot ville
Source : Le Livre d'Or du département d'Alger



Figure.6. 4.1.7 : Vue Générale du Clos « Chaudière », 1870, à Guyot ville
Source : Le Livre d'Or du département d'Alger



Figure.6. 4.1.8 : Maison d'habitation du Clos « Chaudière », à Guyot ville
Source : Le Livre d'Or du département d'Alger



Figure.6. 4.1.9 : Maison d'habitation du « Domaine de la Gravière », 1870 ; à Guyot ville
Source : Le Livre d'Or du département d'Alger



Figure.6. 4.1.10 : Maison d'habitation du « Domaine de Henri Gouy », à Guyot ville
Source : Le Livre d'Or du département d'Alger

CONCLUSION

Cette recherche thématique que nous avons entreprise sur le rapport «ville – Mer » ou la notion de « Waterfronts » comme concepts, modèles et instruments de recomposition des villes côtières est un thème relativement nouveau. Jusqu'aux années 1980, traiter de la ville portuaire consistait le plus souvent pour les chercheurs et les décideurs à formuler des approches sectorielles avec une nette distinction entre les territoires qui la composent: espace urbain, espace portuaire et industriel associé. L'émergence de la notion des waterfront urbain a été circonscrite dans ces cycles de transformation historique de ces différents d'usage (pêche, défense, commerce et industrie, transport, loisir et recreation). Dans le contexte actuel le waterfront est l'un des territoires urbains les plus complexes. A partir de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, la réhabilitation des waterfront a été présente dans les plus importants usages de la planification et la projection urbanistique. C'est ainsi que le waterfront offre actuellement une potentialité unique pour le développement urbain dans les petites villes côtières. Les expériences internationales de ces deux (02) dernières décades pour la revitalisation des relations urbano- portuaires / waterfront ont constitué le processus de transformation de la structure physico formelle et fonctionnelle le plus remarquable des développement urbains. De nombreux pays européens ont mobilisé leurs institutions publiques locales, en rappelant des équipes pluridisciplinaires composées de chercheurs et de professionnels pour «penser » la réorganisation fonctionnelle et spatiale du système Ville et Port. Selon ce scénario, les zones urbano- portuaires centrales deviennent des lieux privilégiés pour la création d'une « vitrine métropolitaine » dans laquelle seront exposés les équipements urbains les plus qualifiés. C'est ainsi Notre travail s'inscrit dans cette thématique d'actualité et de contrôle des petites villes côtières historiques dans le processus actuel d'urbanisation en Algérie autour du Grand projet de reconquête des façades maritimes. Le mémoire de recherche est structuré en six (06) chapitres, dans un premier temps, nous nous sommes intéressé à la connaissance des notions et domaine de définitions et conceptualisations sur le littoral, littoralisation et la notion du développent durable. Cela à travers une analyse rétrospective qui met en exergue l'émergence de la question des différents événements et expériences internationales et

nationales relatives aux petites villes côtières historiques. Nous avons eu à connaître les évolutions des dispositifs législatifs et opérationnels sur la protection et du règlement urbain côtier ; depuis la création des villages de colonisations maritimes jusqu'à la mise en place de la loi n°02-02 du 5 février 2002 marquant un tournant important dans la prise en charge de cet espace. Cette reconnaissance de l'espace du littoral nous invite à investir le domaine du processus complexe de gestion et d'intervention pour la valorisation de cet espace.

Ainsi dans les chapitres deux et trois (02),(03) nous nous sommes attaché aux expériences les plus marquantes de ces dernières décennies, menées dans le cadre du débat scientifique universitaire international , sur les petites villes côtières historiques et la notion du «Waterfronts ». C'est ainsi qu'on a dressé un état des connaissances scientifiques, des techniques et outils d'investigations (thèses de Doctorat soutenus / article de publication international / projets internationaux en cours) afin de réexaminer les analyses des situations de formation/transformation des «territoires historiques maritimes» (local / régional). Le processus de remodelage de ces établissements côtiers du Sahel d'Alger rentre dans le cadre de la nouvelle politique de réappropriation, de réaménagement de la façade maritime du Sahel. Le travail de recherche s'est reporté sur l'annaliste de l'histoire et cycles d'occupation du littoral Sahélien d'Alger à travers la lecture de formation et de logique de structuration des territoires historiques. Evaluation rétrospective des expériences urbanistiques diachronique et tentatives d'aménagement et recomposition du front de mer du littoral Sahélien (coloniale/Post colonial) a mis en évidence cette corrélation permanente de la dialectique du rapport territoire /ville avec la mer. Cette analyse nous a démontré que la résurgence du thème de refondation et réhabilitation du front de mer d'Alger et son territoire du Sahel trouve son prolongement dans les débats des expériences antérieures urbanistiques. On note en parallèle l'élargissement de l'intérêt porté à la transformation des zones côtières du Sahel dans le cadre des expériences urbanistiques de planification du sahel (P.O.G -P U D -P D A U- GPU- PAC –ZET)

Le chapitre quatre (04) introduit le cas d'étude de la ville côtière de Ain Benian. Le travail a consisté à l'élaboration de l'approfondissement de l'analyse urbaine (lecture et interprétation des processus de formation, actes de reconnaissances des valeurs et hiérarchies des structures du bâti/paysager). Cette décomposition historique nous amené à identifier les différentes formes urbaines d'organisations et mode d'implantation / occupation et urbanisation côtière.

Le chapitre cinq (05) a consisté en premier lieu à faire une rétrospective de la politique de l'habitat en Algérie et en particulier les programmes d'habitats projetés dans la ville côtière de Ain Benain depuis l'indépendance à nos jours en montrant que le mode de structuration de la ville est caractérisé par une dominante résidentielle hétérogène. L'identification des formes d'usages de la ville côtière de Ain Beniann a été établie sur la base d'analyse du mode d'organisation de la ville par rapport à la caractéristique de la dominante résidentielle comme mode production du cadre bâti.

La décomposition des différentes zones homogènes a mis l'accent sur l'entité littorale comme ensemble unitaire articulant les nouveaux espaces d'extension et la mer. La synthèse d'analyse du cas d'étude a été établie dans l'identification de l'espace patrimonial de la ville (permanences urbain/architecturales/paysagères) comme indicateur du degré d'utilisation et de dégradation de l'ensemble de ces valeurs.

Dans le chapitre six (06) nous avons élaboré la synthèse analytique de schéma de structuration définie avec les nouvelles tendances d'aménagement explicitant le modèle de translation des lignes transversales et longitudinales maritimes d'homogénéisation de l'organisation du système d'intégration urbaine à travers la relation forte ville / mer, dressé un tableau récapitulatif des différentes typologies du cadre bâti côtier des deux franges littorales depuis la création du village colonial de Guyot ville jusqu'à la période contemporaine de la ville de Ain Benian.

Les conclusions qu'on a tiré de cette synthèse se trouvent dans la mise en évidence de deux systèmes parallèles et concurrentiels entre les orientations volontaristes urbanistiques et la réalité urbaine (opposition entre l'institutionnalisation de l'étalement urbain / développement interne bipolaire – centre ville port et périphérie façades maritimes).

L'affirmation du rapport ville mer dans ce contexte de généralisation du phénomène de littoralisation des petites villes côtières du Sahel, se traduit dans la réalité urbaine à travers l'intégration des formes d'usages du centre ville au port et des nouvelles extensions périphériques au front de mer des deux (02) façades maritimes. Le modèle urbanistique et typologie du bâti qu'accompagne cette orientation structurelle de la ville côtière se définit par un caractère hétérogène fragmenté, dû à différentes opérations sectorielles additives (programme d'habitat / équipements). Le recours à une nouvelle vision globale du contrôle du processus de transformation du cadre bâti des petites villes côtières, passe par la mise en place d'un projet de ville (projet urbain) unitaire qui superpose les différents intérêts et enjeux de production du bâti (aspects du patrimoine littoraux/homogénéité des formes d'usages/occupations du bâti côtier, modèle d'implantation et structuration privilégiant la

relation ville mer). Notre contribution dans cette recherche, sur l'élaboration des méthodes et techniques d'intervention sur la ville côtière historique, devra participer à l'éclaircissement et l'enrichissement du débat théorique et urbanistique sur le « devenir de la façade maritime » des villes côtières algériennes. Elle alimentera des études scientifiques ultérieures sur les aspects d'intervention et de préservation sur la façade maritime (front de mer). A ce titre, elle coïncide avec l'intérêt de la nouvelle politique d'environnement et aménagement du territoire de notre pays qui a ratifié les conventions internationales pour la mise en valeur de l'espace littoral. L'objectif recherché a pour but la mise en place de dispositions et outils de revalorisation et requalification de cet espace souvent convoité

REFERENCES

1. ALMI .S: Urbanisme et Colonisation, Présence Française en Algérie, Edit. Mardaga, 2002, 160 p
2. AYMUNINO, C: La città di padova. Saggio di analisi urbana. Ed Officina, Roma, 1970.
3. AYMUNINO, C: Introduction à la ville de Padoue: essai d'analyse urbaine. Cahiers de la recherche architecturale n°01, Ed Corda, Paris, 1977.
4. AYMUNINO, C : Rapporti tra la morfologia urbana e tipologia edilizia. Venisia, 1966.
5. AYMUNINO, C / FABBRI, G / VILLA, :Le città capitali del XIX secolo, Parigi Vienna. Ed Officina, Roma, 1975.
6. BERTRAND, M.J : Architecture de l'habitat urbain, la maison, le quartier, la ville. Ed Dunod, Espace et Architecture, Paris, 1980.
7. BENEVOLO, L : Histoire de l'architecture moderne, tome 01, 02, 03. Ed Dunod Espace et Architecture, France, 1979.
8. BOCCHI, R /.STEFANO, R , :Il recupero edilizio e urbanistico nella progettazione della città. Quaderni del Dipartimento D.T.T.P.U. / I.U.A.V. tome ,:01,02,03,04,05, Venezia 1979 / 1980.
9. BORIE, A / MICHELONI, P / PINON, P : Formes urbaines et sites des méandres. Ed Corda, Paris, 1976
10. BORIE, A / MICHELONI, P / PINON, P : Formes et déformations des objets architecturaux et urbain. CERA /ENSBA, 1978.
11. BOUDON, F / CHASTEL, A / COUZY : Système de l'architecture urbaine : le quartier des Halles à Paris. C.N.R. S., Paris, 1977, 414 p.
12. BOUDON, Ph: Richelieu, ville nouvelle; essai d'architecturologique. Ed Dunod, Paris, 1978, 186 p.
13. BRANDI, C ,: Teoria del restauro. Ed Giulio Einaudi, Torino, 1977, 194.
14. BRESLER, H / CASTEX, J / CELESTE, P : Paris comme forme urbaine. Travaux du laboratoire inter-U.P.A. d'études urbaines, Paris, 1982 / 83 p.
15. CARBONARA, G ,:Restauro dei monumenti, Guida agli elaborati grafici. Ed Liguauri, Roma, 1990.
16. CANAPERI, C / VICENZO, C: Il riuso architettonico :progetto e concetto. Studio Editoriale Fiorentino, Firenze, 1997, 142 p.
17. CANNIGIA, G,,: ettura di una città : Como. Centro Studi di Storia Urbanistica. Ed CSSU, Roma 1963.
18. CANNIGIA, G ,:Structure dello spazio antropico. Studi e Note. Ed Alinea, Firenze 1980.

19. CANNIGIA, G / MAFFEI, G.L :Composizione e tipologia edilizia : lettura dell'edilizia di base / il progetto nell'.edilizia di base. Ed Marsilio, Venezia, 1979, 273 p.
20. CASTEX, J / DEPAULE, J.Ch / PANERAI, Ph: Formes urbaines : de l'îlot à la barre. Ed Dunod, Paris 1977, 230 p.
21. CASTEX, J / CELESTE, P / PANERAI, Ph : Lecture d'une ville : Versailles. Ed Moniteur, Paris, 1980, 235p.
22. CASTEX, J / PANERAI, Ph / DEPAULE, J.Ch : Principes d'analyse urbaine. in « évolution comparée des modèles architecturaux et des modèles culturels dans la ville industrielle d'Hausmann à le Corbusier », Vol 2, Ed Adros-Corda, Versailles, 1975.
23. CESARE, M,: Lo spazio colectivo della città. Ed Gabrielle Mazzotta, Milano, 1976,162 p .
24. LE CORBUSIER : La charte d'Athènes. Ed Minuit, Poitiers, 1971, 190 p.
25. COLQUHOUN, A : Recueil d'essais critiques: architecture moderne et changement historique. Ed Mardaga, Bruxelles, 1985, 223 p.
26. CONZEN, M.R.G / WITHEHAND, J.W.R: The urban landscape historical development and management. Ed Academic Press, London, 1981, 166 p.
27. CLEMENTI, A / AYMUNINO, C / SPIGAI, V / TERRANOVA, A / ZAZZARA, L, :Il senso delle memorie in architettura e urbanistica. Ed Laterza, Roma, 1990.
28. CESCHI, C :Teoria e storia del restauro. Ed Bulzone, Roma, (s.d) 223 p.
29. CHALINE, C : La dynamique urbaine. Ed P.U.F., Paris, 1980.
30. CHOAY, F / MERLIN, P : La prise en compte du parcellaire dans les études de morphologie urbaine. Colloque d'Arc et Semans, 28, 29 octobre 1985, 24 p
31. CHOAY, F / MERLIN, P : A propos de la morphologie urbaine. Rapport pour le Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports: Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines en Pays Développés (L.T.M.U.P.D) Paris, 1986, 02 vol, 133 p.
32. CHOAY, F : L'urbanisme, utopies et réalités une anthologie. Ed du Seuil, Paris 1965, 443 p.
33. FALINI,P: L'analisi dei centri storici .Ed Officina, Roma ,1981
34. FORTIER, B : L'invisible visible, un atlas de Paris, in Faces journal d'architecture n°01, 1985/ 86.
35. FORTIER, B : Paris comme forme urbaine, un atlas des tracés parisiens. Laboratoire d'études urbaines inter U.P.A. 1981 / 82 /83.
36. FORTIER, B/ PROST, Ph : Un atlas de Paris : le quartier de l'institut Ed I.F.A., Paris, 1986
37. Franc, J, : La Colonisation de la Mitidja, Chef d'œuvre colonial de la France, in «Collection du centenaire de l'Algérie », Paris, 1928, 757 p
38. GREGOTTI,V/ CARUSO, P/ OREFICE,R ,: La forma del territorio.Ed Edilizia Moderna , n°87-88, 1976.
39. GREGOTTI, V et all : Le territoire de l'architecture, suivi de 24 projets et réalisations. Ed L'Equerre, Paris 1982.

40. KRIER, L : L'espace de la ville .Théorie et pratique. Ed Archives d'Architecture Moderne (A.M.M.), Bruxelles 1980
41. LACAIZE, J.P : Introduction à la planification urbaine .Ed Moniteur, Paris 1979,301p
42. LAVEDAN, P: Géographie des villes .Ed Gallimard, Paris 1936, 206 p.
43. LAVEDAN, P : Qu'est ce que l'urbanisme .Ed C. Laurens, Paris 1926.
44. LE GOFF, J : La nouvelle histoire .Ed Complexe, Bruxelles 1988
45. LEVY, A : Morphologie urbaine : théorie et pratique, une approche sémiotique, Genève 1985, 55
46. LEVY, A : La qualité de la forme urbaine, problématiques et enjeux .Recherche établie avec l'I.U.A.V n°88 31323 00 223 75, Venezia juillet 1992, 153 p
47. LEVY, A / SPIGAI, V : Le plan et l'architecture de la ville. Ed Cluva, Venezia 1989,354 p
48. LYNCH, K: L'image de la cité. Ed Dunod, Paris 1971, 122 p
49. MALFROY, S / CANNIGIA, G : L'approche morphologique de la ville et du territoire .Ed Eidgenossische Technische Hochschule, Zurich 1986, 261 p.
50. MANGIN, A / PANERAI, ph: Lotissements, décompositions : l'économie des tracés. Séminaire Institut Français d'Architecture, Paris 1985 ,117 p
51. MERLIN, P : Les techniques de l'urbanisme .Ed P.U.F Paris 1945 ,125.p
52. MUMFORD, L : La cité à travers l'histoire .Ed du Seuil, Paris 1964 ,781 p
53. MURATORI,S : Studi per una operante storia urbana di Venezia.Ed Palladio, Roma 59 p.
54. MURATORI,S ,: Studi per una operante storia urbana di Roma. Ed Centro Studi di Storia Urbanistica (C.S.S.U) Roma 1963.
55. MURATORI,S : Civiltà e territorio . Ed Centro Studi di Storia Urbanistica (C.S.S.U) Roma 1967.
56. PATTETA,L ,: Storia dell'architettura .Antologia critica . Ed Fabbri, Milano 1983.
57. PANERAI, Ph / DEPAULE, J .Ch / DEMORGON, M: Eléments d'analyses urbaines. Ed A.M.M, Bruxelles 1980, 194 p.
58. POETE, M : Introduction à l'urbanisme. Ed Antropos , Paris 1967.
59. PORTOGHESI, P : Au-delà de l'architecture moderne. Ed L'Equerre Paris 1981, 303 p
60. PRENANT.A : L'aggravation des contrastes sociaux à travers une extension spatiale et un freinage démographique différencié d'Alger', in Alger, Edit. Dalimen, 2004, 410 p.
61. ROSSI, A: L'architecture de la ville. Ed L'Equerre, Paris 1981, 295 p.
62. ROSSI, A: L'analisi urbana e la progettazione urbana. Ed Clup Milano 1973.
63. ROSSI , A: Contributi al problema dei rapporti tra tipologia edilizia e morfologia urbana,; esame di un'aera di studi a Milano. Milano 1964.
64. ROSSI, A / AYMONINO , C: La città di Padova. Ed Officina , Roma 1970

65. ROULEAU, B ,: Le tracé des rues de Paris, formation, typologie, fonctions. C.N.R.S 1965
66. ROULEAU, B: Villages et faubourgs de l'ancien Paris, histoire d'un espace urbain. Ed du Seuil, Paris 1985, 379 p.
67. SIDI BOUMEDIENE, R / TAIEB, M : La recherche urbaine en Algérie, un état de la question. URBAMA, URA n° 365, Université de Tours France 1996.
68. SPIGAI ,V / BOCCHI , R / CAVATTONI ,C,: Struttura urbana e sistema del collettivo . Ed ESA Tipografia ,Venezia 1981 .
69. SAMONA ,G,: L'urbanistica e l'avenira della città negli statti europei . Ed Laterza , Bari 1959.
70. SAMONA , G,: Disegno per una teoria dell'unità disciplinare dell'urbanistica dell'architettura, in diverso «Oggi l'architettura» . Ed Feltrinelli , Milano 1974.
71. ZUCCHELLI , A,: Introduction à l'urbanisme operationnel et la composition urbaine , tome 01-02-03-04 .Ed O.P.U , Alger 1983 .

^ **Bibliographie sur le Domaine d'aménagement du littoral**

72. BAUDOIN .T, les villes portuaires de l'hexagone vers l'international, in Grandes Villes et Ports de Mer, 1992
73. BAUDOIN, T ; Collin, Michèle ; Prelorenzo, Claude (coord). – Urbanité des cités
74. BAVOUX J. J & BAVOUX D. 1998.- Géographie humaine des littoraux maritimes, *Armand Colin édit.* , coll. Synthèse Géographie , Paris. 1998. 95 p.
75. BAVOUX J.-J, Les littoraux français, Armand Colin édit., coll. U, La géographie Générale physique et Humaine. Paris, 1998, 268 p.
76. BECET J.M., L'aménagement du littoral.Ed. P.L.J.F.Coll. Que Sais je ? Paris. 1987, 125 p.
77. BENACHENHOU A. et Y., Environnement et développement en Méditerranée: Stratégies pour le futur. Ees Editions de la Méditerranée, Tunisie, 1998. 160 p.
78. BODIGUEL M. (Sous la direction); 1.e littoral entre nature et politique. Ed. E'Harmattan; Coll. Environnement. Paris. 1997,233p.
79. BONTEMPS.C, Manuel des institutions algériennes de la dominance turque à l'indépendance, Tome I: dominance turque: 1518-1830, 1976
80. BRUTTOMESSO, R (1993): Working on the Water's Edge. in R. Bruttomesso (eds.),Waterfronts- A New Frontier For Cities On Water, Venice,: International Center Cities on Water, 10-11
81. BRUTTOMESSO, R (2001): Complexity on the urban waterfront. in R. Marshall (eds.), Waterfronts in Post-industrial Cities, New York,: Spon Press, 39-51 Craig-Smith, Stephen and Fagence, Micheal (1995)
82. BRUTTOMESSO, Rinio (ed.), - Waterfronts. A new frontier for cities on water, Venise: International center cities on water, 1993.- 351 p.
83. CALDERARO N., Droit du littoral. Coll. L'actualité juridique. Ed. Le Moniteur, 1993.

84. CATANZANO J. et THEBAUD O. Le littoral: Pour une approche de la régulation des conflits d'usage. Tome 2. Institut Océanographique/IFREMER. Paris. 1997, 152p.
85. CAUQUELIN, Anne, « L'invention du paysage » Paris,: PUF, 2000.- 181 p.
86. CHALINE, C (dir.). – Evaluation comparative du réaménagement des fronts fluviaux et portuaires en aire métropolitaine, Rapport du LEDALOR. – Institut d'urbanisme de Paris, Paris, (version originale de « ces ports qui créèrent des villes »)1989.
87. CHALINE, Claude Dir. ; RODRIGUES MALTA, Rachel Dir. « Ces ports qui créèrent des villes » Paris, L'Harmattan, 1994.- 299 p., (Coll. Maritimes)
88. CHALINE.C., Le réaménagement des espaces portuaires délaissés », in Grandes villes et ports de mer, dir. Anne Querrien, 1992
89. COE AS. Es, pollution des eaux. Ed. P.U.F, Coll. Que Sais -je •? Paris, 1968, 126 p. COQUERY=VIDROVITCH C. (Sous la direction), Processus d'urbanisation en Afrique, Ed. E Harmattan/Villes et Entreprises.
90. COTE M.; L'espace algérien: Les prémices d'un aménagement. Ed. O.P.U. Alger, 1983, 278 p. - COTE M., E'Algérie ou l'espace retourné. Ed. Média- Plus, Alger, 1993, 362 p.
91. COUEOMBIE H. et REDON J.-P., Le droit du littoral: Domaine public maritime - Loi littoral - Ports maritimes. Ed. Litec, 1992,416p.
92. DELUZE JJ,: L'urbanisation et l'Architecture d'Alger, Aperçu critique sur l'architecture et l'urbanisme à Alger edit. Mardaga - OPU Alger 1988193 p
93. DEWA1LLY J.M. et FLAMENT E; Le tourisme. Ed. SEDES, Coll. Campus. France, 2000. 191 p. DUMORTIER B, (Sous la direction), les littoraux maritimes,: Milieux, Aménagements, Sociétés, Ed. du Temps. oll. Questions de géographie, Paris, 1998. 160 p.
94. DUMORTIER B. (Sous la direction). Géographie humaine des littoraux,: Activités liées à la mer. Ed. du Temps, Cïll. Questions de géographie. Pans. 1998, 239 p.
95. FERAL F. MAMANTOFF C. et ROUQUAN.O, Le littoral,: l'Etat régulateur, droit domanial et stratégies politiques. Tome I, Institut Océanog./IFREMER, Paris. 1997. 128 p.
96. GAMBLIN A. (Sous la direction). Les littoraux,: Espaces de vie. Ed. SEDES, Coll. Dossiers des Images Economiques du Monde, France, 1998. 368 p.
97. GERARD B. (Sous la direction), Le littoral,: Problèmes et pratiques de l'aménagement; Ed. BRGM; Coll. Manuels et méthodes,1999, 351 p.
98. HADJ1 EDJ A., CHAL 1NE C. et DUBOIS-MAURY J. (Sous la direction), Alger,: Les nouveaux défis de l'urbanisation. Ed. L'Harmattan, France, 2003, 298 p.
99. HADJIEDJ A., Le Grand Alger,: Activités économiques, problèmes socio urbains et aménagement du territoire. Ed. O.P.U, Alger, 1994,229p,
100. LARID M. Cours d'aménagement du littoral, I.S.M.A.L (Tome 1, 1992 /Tome 2, 1995).
101. Maghreb et Sahara, Etudes géographiques offertes à J. DESPOIS, Ed. Société de Géographie, Paris, 1973.429 p.

102. MARCADON J. et al., L'espace littoral,: Approche de géographie humaine. Ed. P.U. Rennes, 1999, 220 p.
103. MI CHAUDJ.-L., Manifeste pour le littoral. Ed. Berger-, Paris, 1976, 306p.
104. MIOSSEC A. (Sous la dir.), Géographie humaine des littoraux maritimes. Ed. CNEDISEDES, Paris, 1998, 471p.
105. MIOSSEC A., La place du tourisme dans la politique du littoral en France, du rapport Piquard au rapport Bonno , Hommes et Terres du Nord , n°2, 2001
106. MIOSSEC A., Les littoraux entre nature et aménagement. Ed. SEDES,. Campus, France, 1998. 192p.
107. OTTMAN F., Introduction à la géologie marine et littorale Ed. Masson, Paris, 1965, 258p.
108. PASKOFF R., Côtes en danger. Ed. MASSON, Paris, 1993, 252 p.
109. PASKOFF R., Erosion des plages. Ed. P.U.F, Coll. Que Sais je, 1 Paris, 1980.
110. PASKOFF R., Les littoraux: Impact des aménagements sur leur évolution. Ed. Armand Colin (3^e édition), Paris. 1998, 260p.
111. PINOT J. -P., La gestion du littoral. Tome 1,: Littoraux tempérés,: Côtes rocheuses et sableuses, Institut Océanographique, Paris, 1998, 399 p.
112. PINOT J.-P.; La gestion du littoral. Tome 2: Littoraux tempérés: Littoraux vaseux et embouchures. Institut Océanographique, Paris, 1998, 354 p.
113. PLANE-MARCHAND A., La protection des sites. Ed. P.U.F, Coll. Que Sais je ? Paris, 1981, 128 p.
114. PRELORENZO, C (dir). – Expérimentations en sites portuaires. Problématiques, exemples et perspectives: construire une nouvelle relation entre le port et la ville.– Versailles, école d'architecture, 1996.
115. RAHMANI C: préface, le grand projet in Alger capital du XXI^{ème} siècle, ed. ANEP Alger 1997
116. RAMADE F., Conservation des écosystèmes méditerranéens. Les fascicules du Plan Bleu, Diffusion Economica. Paris, 1997.
117. REGNAUD H., Les littoraux. Ed. Armand Colin; Paris, 1998, 95 p.
118. RODRIGUES M.R., « waterfront attitude », in Politiques urbaines à Naples et à Marseille,: regards croisés, Méditerranée tome 94, 2001
119. RODRIGUES M.R., Régénération urbaine ; variations sud européennes , in Information géographique, vol 65, n°4, 339 p dec 2001.
120. SEDJARI A. (Sous la direction), Aménagement du territoire et développement durable,: Quelques intermédiations Ed. L'Harmattan/GRET, Paris, 1999, 325 p.
121. Synthèses...Réflexions sur la connaissance des territoires urbains. ed. de la DGUHC. Paris. 1999). 319p.
122. TESSA A.. Economie touristique du territoire. Ed. O.P.U, Alger, 1993. 132p.
123. VERMEERSCH, L, La ville américaine et ses paysages portuaires entre fonction et symbole. – L'Harmattan, 1998
124. VERNIER J.. Environnement, Coll. Que- Sais je ? Paris. 1992, 128 p.

125. VEYRET Y. (Sous la direction i. L'érosion entre nature et société. Ed. SEDES, Coll. Dossiers des Images Economiques du Monde. France. 343 p.
126. VEYRET Y.. Géo environnement. edit, SI.DES. Coll. Campus.France. 1999. 159 p.
127. WACKERMANN G. Façades maritimes en mutation: Une géographie socio-économique des littoraux. Ed. Ellipses. Paris. 1998. 175p.

^ **Document / Séminaires (national / international) et Articles .:**

128. Actes du colloque international sur « La gestion intégrée du littoral en Afrique du Nord », Tunis, du 4 au 8 mars 1996, 358 p.
129. Actes du Colloque International, « Vivre et Habiter le Paysage», Rabat, Maroc 7-8 juin 2001, Et de l'atelier de site à Essaouira 30 mai/3 juin 2001, 99p
130. Alger Face au Nouveaux Défis de l'Urbanisation », Colloque International, USTHB (Alger), les 28 et 29 février 2004..
131. Architecture, Urbanisme et Aménagement, en milieu touristique littoral, in "Recherches Urbaines", n°8, Ed. CESURB, Talence 1993, 119p.
132. Article, Journal El Khaber du 11 novembre 2006, 24p.
133. Article, Journal El Waten du 16 Juillet 2006, 24 p
134. Association internationale Villes et ports, - Villes portuaires et développement durable. Le Havre, Association internationale Villes et ports, 2001
135. Association internationale Villes et ports, Les territoires de la ville portuaire. Association internationale Villes et ports, 2001
136. Baudoin, Thierry; Collin, Michèle. – Séminaire européen sur les waterfronts, réseau
137. Belhedi A., La Tunisie entre la centralisation et la littoralisation, In Cahiers du GRERBAM « L'espace régional méditerranéen: Développement littoral, développent intérieur », Colloque de Marseille du 17 au 19 mai 1990, 20 p.
138. Benkara Omar et Hocine Mohamed, «Rurbanisation des friches agraires post paysagères dans le Sahel d'Alger. Etude des petites villes côtières, le cas de Ain Benian (ex Guyot Ville).».Troisièmes Rencontres «Horticulture et paysage» Journées Interuniversitaires «Paysage et patrimoine» Programme d'action intégré CMCU **04/GO302** Sousse- Tunisie ,2005
139. Berriane M., Développement touristique, urbanisation du littoral médi terr anéen et envi ronnn emen t in coll oque international « Urbanisation et agriculture », Tunis, du 11 au 13 novembre 1994.
140. Dagrone A, « Le Développement durable en Algérie, (communication présenté à l' A.N.A.T) décembre 2001,21p
141. Développement urbain durable en zone côtière». Mehdi, Tunisie, 21-24 Juin 1999.225p.
142. Développement urbain et ressources en eau, : Petites villes côtières» Actes et recommandations du Séminaire international, 24-26 Novembre 1997, Essaouira (Maroc).
143. Editions du Tell - Novembre 2003

144. Européen de chercheurs sur les villes portuaires, 2ème séminaire, Paris, octobre 1995. – CNRS, Paris, 1996.
145. GABSI Abdellah et MIOSSEC Jean-Marie. Tourisme et Ville. In «Espaces Territoires », Bulletin de la société Languedocienne de géographie. Juillet Décembre 1998. 347p.
146. Journée d'étude pour l'évaluation des instruments d'urbanisme, organisée le , 16/10/99 à Bordj El Kiffan I.N.G.P (Institut National de Gestion et de Planification).
147. La défense contre la mer , : Un défi pour le littoral, Journée d'étude du 15 novembre 1991 (Somme), Association Nationale des Elus du Littoral.
148. La loi « littoral » : Loi du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement et à la mise en valeur du littoral. Actes du colloque du 25 au 27 septembre 1986 (Faculté de Montpellier), Ed. Economica. Coll. Droit et Economie de l'Environnement, Paris. 1987.388p.
149. La planète Terre entre nos mains (Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement de Rio de Janeiro, juin 1992), Ed. La Documentation Française. Paris, 1994.442 p.
150. Naima Chabbi – Chemrouk, the Impact of the French Colonial Legacy on Algiers Urban Development, N GBER Vol. 4 No. 1 the school of Architecture and Urbanism, Algiers, Algeria
151. Petites Villes Côtières Historiques : Développement urbain équilibré entre terre, mer et terre ». Saida, Liban, 28-31 Mai 2001. 373p.
152. Prentice A., Littoral intérieur et dynamique urbaine dans l'Algérie , In Cahiers du GRE RBA M « L'espace régional méditerranéen Développement littoral, développement intérieur », Colloque de Marseille du 17 au 19 mai 1990,15 p.
153. SANTOS M., Urbanisation, Régionalisation, Croissance, Remarques au sujet du cas algérien, In 3^{ème} séminaire de cartographie statistique la cartographique régional, Alger du 22 au 30 septembre 1969, 29 p.
154. Travaux d'analyse urbaine sur la ville de Ain Benain ,: Atelier C.P.U sous la direction de O.Benkara. M. H.Ait Saadi, K. Bougdal. Institut d'Architecture de Blida 1994/1995.

^ **Rapports et Etudes**

155. Accord relatif au Programme d'Aménagement Côtier de la zone côtière algérienne, P.A.M, septembre 2001.
156. Alger Capitale du 21^{ème} siècle : Le Grand Projet Urbain de la Capitale , Gouvernorat du Grand Alger, Ed. MANIS/ Maya'Com, Alger, 1997, 325 p.
157. Alger Métropole Région – Ville Quartier - Contribution au débat ; EPAU Alger - SIAAL Stuttgart, 2000,114 p.
158. Aménagement du littoral (L'), D.A.T.A.R, Ed. La Documentation Française, France, 1993.
159. Aménagement touristique du territoire et la protection des zones sensibles (L'),

Conseil National du Tourisme, Paris, **AI**. 47 p.

160. Aménager l'Algérie de 2020, MATE, janvier 2002, 182 p.
161. Armature urbaine, R.G.P.II 1998, Collections statistiques n°97, O.N.S, décembre 2000, 95 p.
162. Avant-projet de rapport sur : La ville ou le devenir urbain du pays, Conseil National Economique et Social, Alger, novembre 1998.
163. Etude de l'établissement de la carte sédimentaire du littoral algérien (1^{ère} tranche), Rapport de synthèse (Etude de la mission 6) , : Zone littorale d'Alger, décembre 1999.
164. Le littoral, : Etat et perspectives, I.S.M.A.1,,juillet 2001, 213 p
165. Le Littoral algérois, Rapport diagnostic, A.P.P. L/A.N. A.T, avril 2000, 78 p.
166. Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement « La Protection du Littoral GIZC / GIRL », S. Natech e S/D Préservation du littoral, des zones marines et des zones humides Novembre 2005
167. P.N.U.E/P.A.M/P.A.P ,: Cadre conceptuel et directives pour la gestion intégrée du littoral et des bassins fluviaux, Split, Programme d'Actions Prioritaire, 1999, +80 pp.
168. P.N .U.E /P. A.M/ P.A .P, : Livre blanc , Gestion des zones côtières en Méditerranée , Split, Programme d'Actions Prioritaire, 2001, pp. x+76
169. Plan d'Orientation Générale de développement et d'aménagement de - l'agglomération d'Alger (P.O.G), COMED OR, Alger 1976
170. Plan National d'Actions pour l'Environnement et le développement durable (P.N.A. E-D.D), MATE, janvier 2002, 140 p
171. Programme d'Aménagement Côtier (P.A . C) pour la zone côtière algéroise, Plan d'Action pour la Méditerranée, I'.N.U.E, 1999.
172. Projet de plantation de vigne a raisin de table, Direction des Services Agricoles de la wilaya d'Alger, 1998.
173. Rapport de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement durable, Rio de Janeiro du 3 au 7 juin 1992.
174. Rapport sur les besoins en matières de renforcement des capacités des « Equipes des zones sensibles », Programme MED-13RANCH, Publication Académie Internationale de l'Environnement, Genève, 1998.
175. Rapport sur l'état et l'avenir de l'environnement (R.N.E 2000), Ministère de l'aménagement du territoire et de l'Environnement, Alger, 2001, 253 p.
176. Schéma de Développement et d'Aménagement du Littoral (S. D.A .L), Rapport final, Mission, A.N.A.T, Alger, février 1996.
177. Schéma Directeur d'Aménagement Touristique de la wilaya d'Alger, Phase I, E.N.E. T, Alger, 1986.
178. Schéma Directeur d'Aménagement Touristique de la wilaya de Tipasa, Phase E.N.E. T, Alger, 1986
179. Schéma National d'Aménagement du Territoire 2000, Phase I, A.N.A.T, Alger, 1994.

180. Schéma Régional d'Aménagement du Territoire Nord Centre, Phase I, A.N.A. T, Alger, Mars 1988.
181. Sommet Mondial pour le Développement Durable de Johannesburg, Institut de l'Energie et de l'Environnement de la Francophonie, N°55-56-57, 2002.
182. Vers une stratégie européenne d'aménagement intégrée des zones côtières (A.I.Z.C) ;: Principes généraux et options politiques, Document de réflexion, Commission Européenne, 1999, 32 p.
183. 130 indicateurs pour le développement durable en Méditerranée, P.A.M/Plan Bleu/P.N.U.E, Athènes, 2000.

^ **Mémoires de magisters et doctorats :**

184. **BENKARA. O** , Mémoire de Magistère option préservation et mise en valeur des monument et sites historiques, Thème,: « pour une nouvelle méthodologie d'élaboration des études du POS dans le centre ville et/ou historique, Cas d'étude ;: POS n° 3 Oued El Ferran, centre ville d'El Bayadh. Année 2000-2001.
185. **BEN BOUDJEMA. M**, Mémoire de Magistère option Habitat, Thème, : « Développement de villes côtières face à l'avènement du tourisme de masse. Cas d'étude la ville de Zeralda », Université Saad Dahlab Blida, Année 2004 -2005.
186. **BOUMANSOUR DJAFFARI. R**, Mémoire de Magistère option Urbanisme, Thème : «Logique d'Urbanisation de la Plaine de la Mitidja de 1830-à nos jours », Synthèse et perspectives, EPAU, Année 2003 -2004.
187. **CUISSET G.**, Mémoire de maîtrise, « L'activité touristique sur le littoral d'Alger à Tipaza » Université Paris VII 1970
188. **FRANCART R.**, Mémoire de Maîtrise Tourisme et développement. L'exemple de la commune de Staouéli. Université de Liège 1971
189. **HAMITOU- ZAIDI, I**, Mémoire de Magistère option Architecture et Environnement, Thème: « Elément de Lectures des densités Urbaines, Cas d'étude : La ville d'Alger » EPAU, Année 2004 -2005.
190. **KACIMI .N**, Mémoire de Magistère option Urbanisme et Environnement, Thème: « Essai d'Evaluation environnementale du Phénomène de Littoralisation, Cas d'étude : La Zone Côtière Algéroise » EPAU, Année 2004-2005.
191. **MIOSSEC.A.L**, Thèse de Doctorat d'Etat, « La gestion de la nature du littorale en France Atlantique- Etude comparative (Royaume Uni, Pays-Bas, Espagne, Etat –Unis » Université de Bretagne Occidentale, 1993
192. **RODRIGUES MALTA, RACHEL**. Thèse de doctorat ; « La ville et le port. Le réaménagement des espaces portuaires délaissés. », Paris, 1996
193. **SAIDOUNI.N**, Thèse de doctorat, « La vie rurale dans l'Algérois à la fin de l'époque ottomane (1792-1830) »,1988,757p
194. **SIDI MOUSSA.L**, Mémoire de Magistère option Urbanisme et Environnement, « Le paysage et l'environnement naturel Comme patrimoine : Formes et, instruments de protection », EPAU, Année 2001-2002.
195. **-SEBASTIEN JACQUOT**, Mémoire de DEA Option Réhabilitations Et Transformations, «DES ESPACES HISTORIQUES Gênes et Valparaiso » sous la direction de M. Alain MUSSET Université Paris X Nanterre DEA "Géographie et

pratique du développement" dir. M. MARIE Ecole doctorale "Milieux, culture et sociétés du passé et du présent" dir. M. DUBRESSON Année 2003.

△ Documents d'urbanisme:

- Document d'urbanisme POG 1975, COMEDOR Alger
- Document d'urbanisme PUP 1983, DUCH Alger
- Document d'urbanisme P.U.D Alger.1981, CNERU Alger
- Document d'urbanisme P.D.A.U Alger 1991, CNERU Alger
- Document d'urbanisme P.D.A.U Ain Benian, 1994 CNERU Alger
- Document d'urbanisme P.O.S Ain Benian, 1994 CNERU Alger
- Document provisoires de l'avant projet d'élaboration du code de l'urbanisme : Ministère de l'Habitat 1999.
- Document de l'évaluation des instruments d'urbanisme en Algérie : Ministère de L'Habitat. Décembre 1999.
- Document de l'évaluation des instruments d'urbanisme: Ministère de l'Habitat - 16/10/99.
- Document modèle de cahier des charges relatif a l'élaboration des études de P.O.S. Ministère de l'Habitat,; Novembre 99.

196. Document modèle de cahier des charges relatif à l'élaboration du Plan Local d'Habitat 2005.

197.

- Instruments d'Aménagement et de tourisme :

- PAW Plan d'Aménagement de Wilaya
- SNAT Schéma National d'Aménagement du Territoire
- SRAT Schéma Régional d'Aménagement du Territoire
- SDAT Schéma Directeur d'Aménagement Touristique Septembre 1986

^ Documents et rapports de la politique et stratégie de planification :

- La constitution de 1976
 - Le premier plan triennal 1967-1969
 - Le premier plan quadriennal 1970-1973
 - Le deuxième plan quadriennal 1974-1977
 - Le premier plan quinquennal 1978-1983
198. Conseil National Economique et Social
- Commission de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement
- Rapport « Demain l'Algérie » Août 1995
199. Conseil National Economique et Social
- Commission de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Rapport « La prise en charge des actions de l'environnement au niveau des collectivités locales », 2003

200. Conseil National Economique et Social

- Commission « Perspectives de Développement Economique et Social »

Rapport « La configuration du foncier en Algérie : Une contrainte au développement économique », 2004

△ Documents historiques (Bibliographique/ iconographique) sur la ville de Ain Benian.

- Cadastres historiques de Guyot ville ,1853/1860, services d'archives de l'APC de la ville de Ain Benian
- Cadastres historiques de guyot ville, Série L et M CAOM Aix En Provence France
- DUROUX et FIORI « Le livre d'or du département d'Alger » Bib des Pères Blancs
- LAMOTHE .G, Les anciennes lignes du rivage du Sahel d'Alger et d'une partie de la cote algérienne. Bib des Pères Blancs C. n° 551.00.LAM.02.
- Le journal de la ville, édition de l'Amicale des Anciens de Guyot ville. Bib des Pères Blancs
- Le Sahel d'Alger – coupures de journaux Bib des Pères Blancs. C. n° 916.BRO.01.
- Photos d'archives de Ain Benian .
- Revue Africaine, Les entreprises de fondation de villages dans le Sahel d'Alger -1843-1854- .Biblio des Pères Blancs. ² n° 376-377.

^ Textes Législatifs et Réglementaires

-Loi (France)

- Loi du littoral du 3 janvier 1986.

- Lois /ordonnance/décrets (Algérie) :

- Ordonnance n° 66-62 du 26 mars 1966 relative aux zones et aux sites touristiques .
- Loi n°83-03 du 5 février 1983 relative A la protection de l'environnement.
- Loi n°83 -17 du 16 juillet 1983 portant code des eaux.
- Loi n°84-12 du 23 juin 1984 portant régime général des forêts.
- Loi n°87-19 du 8 décembre 1987 déterminant le mode d'exploitation des terres agricoles du domaine national et fixant droits et obligations des producteurs.
- Loi n°90-08 du 7 avril 1990 relative a la commune.
- Loi n°90-25 du 18 novembre 1990 portant orientation foncière.
- Loi n°90-29 du 1^{er} décembre 1990 relative a l'aménagement et a l'urbanisme.,
- Loi n°90-30 du 1^{er} décembre 1990 portant loi domaniale.

201. Loi n° 98-04 du 15 juin 1998, relative à la protection du patrimoine Culturel.

- Loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobr e 1976 portant code maritime.
- Loi n°01-19 du 12 décembre 2001 relative a la gestion, au contrôle et à l'élimination des déchets.
- Loi n°01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire. Loi n°02-02 du 5 février 2002 relative a la protection et a la valorisation du littoral.
- Loi N° 02-02 du 05/02/2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.
- Loi n°03 -01 du 17 févri er 2003 relative au dével o ppement durable et touri sme.
- Loi n°03 -02 du 17 février 2003 fixant les règles générales d'utilisation et d'exploitation touristiques des plages. Loi n°03-03 du 17 février 2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques.
- Décret n°63-478 du 20 décembre 1963 relati f a la protection du littoral et des sites touris tiques .
- Décret n°81-372 du 26 décembre 1981 déterminant les compétences et les attributions de la commune et de la wilaya dans le secteur touristique.
- Décret n°85-13 du 26 janvier 1985 fixant les conditions d'util isatio n de s plages.
- Décret n°85-14 du 26 janvier 1985 fixant les conditions de création et d'exploitation des terrains de camping.
- Décret n°88-232 du 5 novembre 1988 portant déclaration des Z.E.T.
- Décret exécut if n°90-78 du 27 février 1990 relati f aux études d'im pact sur l'envi ronnement.
- Décret exécuti f n°93-163 du 10 jui llet 1993 portant institution d'un inv enta ire du degr é de pollution des eaux superficielles.
- Décret exécutif n°2000-46 du 1^{er} mars 2000 définissant les établissements hôteliers et fixant leur organisation, leur fonctio nnement ainsi que les modalités de leur exploitation.
- Décret n°01-09 du 7 janvier 2001 portant organisation de l'administration centrale du Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement.