

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET
DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE FERHAT ABBAS DE SETIF
U.F.A.S - ALGERIE

MEMOIRE PRESENTE A LA FACULTE DES SCIENCES DE L'INGENIEUR
DEPARTEMENT DE L'ARCHITECTURE
POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAGISTER

OPTION : ARCHITECTURE : HISTOIRE ET SOCIETE

PAR : M^{elle} KIHAL HANANE

THEME : DEVENIR DES VILLES PORTUAIRES
MOYENNES HISTORIQUES

CAS DE JIJEL

SOUTENU LE 09 MAI 2005

DEVANT LA COMISSION D'EXAMEN :

Président	: M ^R A. BOUCHAIR	Pr – Université de Jijel.
Rapporteur	: M ^R H. ZEGHLECHE	Pr – Université de Sétif.
Examineurs :	M ^R A. TACHRIFT	Pr – Université de Sétif.
	M ^R A. KEBBAB	M.C – Université de Constantine.
	M ^R B. LABII	M.C- Université de Constantine.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
PROBLEMATIQUE.....	3
DEFINITION DE L' AIRE D'ETUDE	6
METHODOLOGIE	8
PARTIE 1 :	
SPECIFICITES URBAINES ET REGIONALES DE JIJEL.	
Historique de la région.....	11
CHAPITRE PREMIER	
1- Données socio-économique et spatiales de la région littorale de Jijel	
1-1 Données générales	18
1-2 La façade littorale.....	21
1-3 Evolution démographique de Jijel.....	23
1-4 Situation d'enclavement	24
2- Les potentialités et atouts de développement économique	
a) Les activités liées à la terre	
2-1 L'agriculture : vocation principale	
2-1-1 La plaine	27
2-1-2 La zone montagneuse	28
2-2 La forêt : une richesse incontournable	29
2-3 L'élevage : une activité en déclin	30
2-4 L'industrie : un secteur en difficulté	30
b) Les activités liées à la mer	
2-1 L'activité portuaire.....	31
2-2 La pêche	32
3- Le tourisme	32
CHAPITRE DEUXIEME : l'analyse urbaine	
1- Le site	34
2- La ville pré coloniale	35
3- La ville coloniale	36
3-1- L'urbanisme colonial.....	37
3-2- Le port.....	43
4- La ville post coloniale	47
4-1- Le centre ancien , un centre en dégradation avancée	47
4-2- La ville informelle	53
4-3- Propensions des urbanisations	55
CHAPITRE TROISIEME : QUEL AMENAGEMENT A SUBI LA VILLE DE JIJEL	
1-Genèse de l'armature urbaine littorale.....	57
2- Les grandes opérations urbaines	59
3- Instrument d'aménagement et d'urbanisme	62
4- Le permis de construire : une formalité administrative	63
5 – Rapports entre différentes entités structurantes	
5-1 Rapport ville / port	64
5-2 Rapport ville / front de mer	65
5-3 Rapport ville / campagne	65

6- Cadre de vie et mode de vie	67
--------------------------------------	----

PARTIE B : QUEL AMENAGEMENT POUR LES VILLE PORTUAIRE

CHAPITRE QUATRIEME : LE LITTORAL, UNE PROBLEMATIQUE UNIVERSELLE

Introduction.....	71
1- Qui vit sur le littoral.....	72
2- Les littoraux, lieux de ville : nouvelle problématique du littoral.....	73
3- Le littoral, lieu de convergence et de divergence.....	74
4- Les villes ports, le port en moteur et générateur.....	76
5- Nouvelles options de réaménagement des espaces portuaire	78
5-1 Tendances économiques	78
5-2 Activités et fonctions nouvelles.....	78
5-3 Préservation et réhabilitation des héritages maritimes et portuaire.....	79
5-4 Vers des formes globales de réurbanisation des espaces portuaires délaissés	80
6- Tourisme et risque de résignation du littoral.....	81

CHAPITRE CINQUIEME :

L' EXPERIENCE ITALIENNE EN MATIERE DE REAMANAGEMENT DES ESPACES PORTUAIRE : CAS DE GENES .

Introduction	84
1- Magnificence et déclin du front portuaire à la ville de Gêne.....	85
2- Gênes : de la distension à la rupture avec son port	89
3- Le réaménagement de l'espace portuaire de Gênes	
3-1 L'exposition « Christophe Colomb ».....	90
3-2 Le cadrage institutionnel préconisé.....	93
4- Effets de réaménagement des espaces portuaires délaissés	
4-1 Le dessin d'une nouvelle centralité urbaine.....	95
4-2 Le devenir du centre historique.....	95
4-3 Le devenir des zones industrielles portuaires.....	96
Conclusion.....	97

CHAPITRE SIXIEME : LES PRINCIPES D'UNE VILLE HISTORIQUE PORTUAIRE

1- Le contexte global.....	98
1-1 Maîtrise du foncier.....	99
1-2 Instruments d'aménagement et d'urbanisme de spécificité.....	100
2- Contexte urbain	
-Le port, catalyseur pour une réaffirmation de l'identité maritime.....	100
3- La ville historique : un héritage chargé de signification	103
3-1 Le site et la situation.....	103
3-2 Le centre historique	105
3-3 Le plan urbain	106
3-4 La ville en cours	106
3-5 Les espaces publics.....	107
3-6 Les équipements	107
3-7 Les sites archéologiques	108
4- La dialectique mode de vie et ville / port / front de mer	108
5- Pour une architecture de la ville méditerranéenne	109
Conclusion générale.....	111
Annexe.....	113

INTRODUCTION GENERALE

Les littoraux, les ports sont au cœur des mutations qui bouleversent les rapports entre l'espace et les sociétés. La mondialisation de la production , les échanges et les exigences environnementales placent les sociétés littorales au centre des recompositions en cours.

Les métropoles portuaires concentrent leurs préoccupations sur la gestion de leurs friches industrielles d'où la permanence d'une tradition de relations internationales qui transgressant le domaine du négoce aurait gagné celui de l'urbain dans toute la plénitude de son acception.

Ce souffle économique historiquement acquis, aura garanti ces métropoles dans leur rang de pôles urbains d'une part, et d'autre part aura verrouillé une autre catégorie de villes-ports moyennes historiques, qui malgré leurs spécificités incontournables restent dans l'attente et l'incertitude, elles oscillent entre un passé qui s'altère et un avenir qui se morfond.

Nonobstant leur importance dans la structuration des schémas d'aménagement et dans celle de l'armature urbaine , peu d'intérêt en matière d'études a été confiné à ces villes qui assujetties à des solutions hâtives vis à vis de l'urgence des besoins , et à des mutations profondes la symbiose ville/ port est devenu de plus en plus contingente et obsolète.

Les instruments d'aménagement et d'urbanisme mis en œuvre (PDAU et POS) abordent ces villes de la même manière que les villes de l'intérieur du pays, ignorant cette dialectique entre un passé chargé d'histoire et un site toujours particulier ; leurs spécificités (pratiques et mode de vie des habitants), leur degré de fragilité leur confinent la particularité d'originalité et d' attirer les attentions et la sensibilité des professionnels.

Considérant la splendeur de leurs paysages, leur luxuriance historico-culturelle indubitable, elles nous offrent une aubaine pour déceler un modèle d'où puiseraient des approches conceptuelles et leur apport en vue d'un rapprochement entre l'homme et la nature.

PROBLEMATIQUE

Traditionnellement, la région de Jijel a de tout temps été considérée à vocation agricole et touristique au regard de ses potentialités avérées en la matière. Cette approche est réaliste, mais néanmoins étreinte en raison de l'occultation de l'aspect maritime.

L'historicité de Jijel, léguée par les différentes civilisations qui y sont passées confirme l'intérêt économique et urbain séculaires de la ville et de son arrière pays, les richesses locales confèrent à cette région une viabilité certaine supposée lui garantir un essor socio économique des plus pérennes dans le cadre urbain et naturel.

Il va sans dire que les premiers constats font état d'une négation multidimensionnelle aux niveaux urbain et périurbain,

A cet égard, on constate :

- Une dégradation du tissu ancien et une urbanisation discontinue de la ville marquée d'une architecture anonyme qui se détache de l'aspect urbain côtier et au paysage du patrimoine architectural et urbanistique déjà mis en place.
- Un port qui perd son attractivité et son rôle dans l'ambiance urbaine.
- Les activités liées à la mer en abdication.
- Une défiguration des perspectives urbaines (ouverture sur la mer, sur la montagne)
- Une versatilité d'une armature urbaine en pleine mutation
- une dénaturation de l'espace campagnard en totale synchrétisme avec l'espace urbain.
- Une sensible variabilité des populations rurales.
- Un taux de chômage très élevé.
- Une prolifération de l'habitat précaire au détriment des terrains agricoles

Tous ces dysfonctionnements ont concouru à la genèse de la situation actuelle de Jijel et de son arrière pays.

Rétrospectivement, la ville jouit depuis l'ère phénicienne jusqu'au lendemain de l'indépendance d'une énergie indéniable de ses économies urbaines et rurales basée essentiellement sur :

- La pêche (flottille importante).
- L'agriculture (oliveraies, arboriculture).
- L'exploitation des forêts.
- Le transport maritime.
- Un rôle administratif rayonnant sur un vaste territoire.

Les différentes entités structurantes intra urbaines (port, front de mer), péri urbaine (espaces péri urbain) relevant de l'aire de l'étude ou de l'aire de l'influence de la ville ont subi des dysfonctionnements endogènes majeurs de tous ordres (social, culturel, spatial, paysager, ...) et où les singularités de ces entités ont été déformées ; les rapports entre elles ont connu des démembrements successifs et répétés. De même que toutes les actions subies dans le but de déclencher une dynamique de développement ont été ponctuelles, sporadiques et fragmentaires dissimulant des dimensions indissociables de l'unité ; ceci s'est clairement confirmé lorsqu'on aborda une approche de réflexion sur le plan directeurs d'aménagement et d'urbanisme de la commune de Jijel où la ville et ses territoires adjacents se sont apparus comme déconnectés, à cette occasion une question s'est posée sur le réaménagement des friches portuaires en regard de la dynamique générale de l'agglomération, la question est d'autant plus utile que plus tard, le problème posé par ces territoires a été d'une manière quasi-générale évacué des documents d'aménagement du PDAU, la règle, par la suite a été de prévoir tardivement des projets spécifiques et ponctuels et dont la relation avec le reste de l'agglomération est rarement explicite.

Tout le discours sur l'aménagement tournait autour des questions de « cohérence », de ville fragmentée et de « patchwork » , Une question

première serait de savoir si la césure qui séparait le port et la ville se trouve résorbée ou si elle perdure avec une signification nouvelle où la ville- port est considérée comme une catégorie scientifique particulière , un sujet suffisamment autonome pour justifier des approches conceptuelles spécifiques.

Ceci constitue notre première hypothèse de travail : quelles sont donc les spécificités propres à chaque entité et les potentialités qu'elles renferment et comment peuvent elles servir la globalité ? le réaménagement des espaces portuaires ne peut-il pas être considéré comme une variante du processus global ?

L'aménagement urbain littoral préconisé par les instruments d'aménagement et d'urbanisme en vigueur canalise le développement multidimensionnel de ces villes parallèlement à leurs spécificités intrinsèques ; l'inadaptation de ces instruments est manifeste : on ne peut reproduire des documents et des textes qui régissent conjointement l'aménagement d'une ville de l'intérieur et celui d'une ville littorale. L'interface terre-mer n'impose-t- elle pas, outre mesure , de désigner des instruments d'urbanisme spécifiques ? La combinaison d'un site aquatique avec la présence intransigeante de l'eau n'impose-t – elle pas de rechercher des types spécifiques de valorisation de l'espace ? Après avoir été essentiellement vecteur de flux marchand, l'eau se prête à tous les jeux, de miroir et de décor urbain, voire d'axe structurant de nouvelles compositions urbaines.

Dès lors, comment passe-t- des espaces reconquis par la ville sur le port, vers des quartiers qui jouxtaient naguère le port ? Et enfin quels pourraient être les principe d'aménagement d'une ville portuaire historique moyenne ?

DEFINITION DE L'AIRE D'ETUDE

La délimitation de l'aire d'étude est tributaire de la définition des entités spatiales constituant les systèmes et sous systèmes interdépendants.

Les différents découpages initiés par l'administration coloniale attribuent à la ville de Jijel des limites administratives évoluant suivant des contextes principalement politiques et historiques.

A ce propos, le sous préfet de Djidjelli écrivait :

*« ...Nous repassons la Méditerranée et voyant se dessiner, ourlée par la mer, cette entité naturelle, tout à fait à part dans le Constantinois, cette large plaine et ses pré monts, comme nous ouvrant ses bras, adossée, souriante, à cet arc magnifique de montagne, du Tababor aux prémices des rochers de Collo, et qui isolent le pays djidjélien de ce qui n'est pas lui même...
Nous n'étions pas dans une circonscription administrative dessinée à l'emporte pièce, mais dans un pays véritable, aux limites et contours tracés par la géographie et l'histoire »**

A l'orée de l'indépendance, le canton de Djidjelli était encore rattaché au département Constantinois, le territoire administratif de la région de Jijel évolue en fonction des découpages administratifs et à partir de 1974 elle passe au rang de wilaya.

Les études menées récemment sur la région de Jijel, notamment celles

*Georges Abadie , ancien sous préfet de Djidjelli , Préfet hors classe, conseiller de l'état.

établies par l'agence nationale de l'aménagement du territoire (A.N.A.T) tel le plan d'aménagement de wilaya- le PAW- (1996), étude d'aménagement de la région de Jijel (Septembre 1985) et bien d'autres font indication d'un découpage en « zoning » dégageant le centre ancien avec ses périphéries en « zone à aménager ».

Les différentes entités constituant notre aire d'étude ont l'avantage de former un territoire distinct, l'oued de Djendjen et celui de Kissir étant respectivement les limites physiques est et ouest, au nord la mer Méditerranée et au sud le massif montagneux rattaché au Babor.

Ainsi le premier sous système comportera le centre ancien de Jijel avec son port, le deuxième sera formé de l'espace péri urbain (la frange côtière jusqu'au port de Djendjen à l'est incluant l'agglomération secondaire de Harratene et jusqu'à Ras el Afia à l'ouest incluant l'agglomération secondaire d'Ouled Bounar.)

METHODOLOGIE

Le choix de la méthodologie est dépendant de la nature du problème à appréhender dans toutes ses portées ; sa complexité, sa position propre et celle vis-à-vis à d'autres problèmes articulés autour de lui dans un cadre de dépendance, de réprocité ou même d'antagonisme.

De part sa situation géographique (son ouverture sur le bassin méditerranéen) et sa position dans l'armature urbaine actuelle, la ville de Jijel jouit d'une position favorable à son épanouissement économique, or le constat actuel tant socio-économique que spatio fonctionnel qui caractérisent la ville confirme son statut de champ d'expérimentation et de creuset de relents des décisions politico économique anachroniques, désuètes voire inopérantes.

L'approche du thème sera articulée sur deux parties dont la première sera consacrée à une approche analytique qui portera sur l'étude socio-économique de l'aire de l'étude : en dégager ses atouts, ses spécificités locales et par la suite l'identification des facteurs ayant concouru à la genèse de cet état de fait.

Par ailleurs, l'analyse urbaine nous permettra d'établir un historique des civilisations qui ont contribué à la structuration du tissu urbain actuel ; ceci par l'identification du modèle économique local adopté et la composition urbaine qui en découle. Ainsi on parviendra à établir une chronologie des différentes actions mises en œuvre en matière de gestion urbaine (instruments d'urbanisme et d'aménagement appliqués et leur apport pour la gestion de l'espace et la maîtrise de l'urbanisme informel) ; cette analyse permettra de situer sur un axe spatio temporel la succession des différents intervenants et les diverses orientations officielles données au développement de la ville et à sa périphérie.

L'évolution spatio temporelle nous permettra d'établir une dialectique des rapports historiques entre la ville et ses différentes entités structurantes, ces entités seront formées par :

- Le port comme premier élément de cristallisation de la ville et ayant joué le rôle d'élément organique de la ville, de catalyseur économique et de vecteur de développement depuis la haute antiquité.
- Les entités intra urbaines et extra urbaines constituant les échelons nécessaires pour concevoir de manière globale le lieu où se sont effectués toutes les actions d'échanges, de mutations et de mouvements migratoires.
- L'arrière pays ; entité qui confère à la ville la caractéristique de la centralité urbaine et le lieu de convergence et de divergence à la fois
- Le front de mer ; formant le troisième élément du triptyque urbain avec la ville ancienne et le port, et qui a joué un rôle déterminant dans l'histoire de la ville et de sa composition actuelle.

Tirant profit des conclusions de l'analyse, on relèvera les carences et les dysfonctionnements qui ont été à la base de la genèse de la situation actuelle.

La deuxième partie sera consacrée à la recherche des politiques en vigueur en matière d'aménagement et de gestion des villes portuaires historiques et de leur creuset : le littoral.

A cet égard, le choix d'étudier l'expérience italienne en matière de réaménagement des fronts portuaires et le choix de la ville de Gênes n'ont pas été arbitraires, mais plutôt objectifs ; ceci nous permettra de mettre en exergue les politiques et les moyens mis en œuvre pour gérer les espaces portuaires et les littoraux tout en leur arguant une dynamique économique et spatiale.

L'évaluation de cette expérience nous permettra de pronostiquer l'importance et la nature des actions à mener ; l'ensemble des enseignements et recommandations recueillies constituerait une dimension importante dans la conception d'une base pour un essai de modélisation de l'aménagement des villes portuaires.

PARTIE 1 :

SPECIFICITES URBAINES ET REGIONALES DE JIJEL

Historique de la région

La civilisation berbère ancienne n'ignora pas la région de Jijel *, les dolmens remontant à la préhistoire n'y sont pas absents. On en trouve un certain nombre soit en direction de Collo soit dans les environs d'El Aouana sans qu'on puisse leur assigner une date précise ; seulement on les rattache à des traditions antiques. On se demande si se sont des monuments funéraires laissés par un flot de populations qui auraient traversé L'Afrique à une époque reculée , ou bien s'ils proviennent des soldats gaulois servant dans les légions romaines , ou enfin s'ils n'auraient pas été construits par les vandales eux mêmes. La première des hypothèses semble en tout cas être admissible pour la raison que ces nécropoles celtiques sont tellement nombreuses en Tunisie, en Algérie, et au Maroc aussi bien dans la zone montagneuse que dans les plaines et le Sahara qu'on ne saurait les attribuer qu'à une peuplade considérable, autochtone ou conquérante ayant fait un séjour prolongé.

La période phénicienne de Gjidjelli est assez mal connue, Charles Féraud écrit : *« il nous reste à l'appui de cette opinion (que Igilgili soit un comptoir phénicien) des tombeaux creusés dans le roc , tombeaux en tout semblables à ceux qui ont été vu près de CarthageCeux de Djidjelli se voient sur différents points de ses environs ,notamment sur le monticule qu'on rencontre en sortant de l'ancienne ville à droite (Rocher Picouveau) et sur la colline*

* Toponyme de consonance berbère Igilgil signifiant « de colline en colline »

qui longe la mer depuis la ville jusqu'au fort Duquesne. Aujourd'hui tous ces tombeaux sont vides , on n'y trouve même plus le moindre vestige des pierres de recouvrement, et de plus ils s'effacent chaque jour davantage par l'action des agents extérieurs, favorisée par le peu de cohésion du calcaire dans lequel ils sont pratiqués »1870.

De sa part, le spécialiste français de l'archéologie punique, le professeur Cintas, nous présente ce qu'a dû être la présence phénicienne à Djidjelli comme suit :

-Il aborde la région à l'occasion d'un article sur Tipaza * où il explique à quoi pouvaient servir les petits comptoirs phéniciens comme celui de Djidjelli :

« Une fois les grands centres créés et la main mise sur les territoires adjacents réalisés, les échanges dans le pays même se sont aussi organisés. Et le petit cabotage, pour ces navigateurs nés qu'étaient les phéniciens devait être de beaucoup préféré aux transports par terre.... »

Voici comment il envisage les relais de la portion de côte:

Collo 45 km – embouchure Oued Zhour 15 km – Oued Kebir 30 km – Djidjelli 38 km .

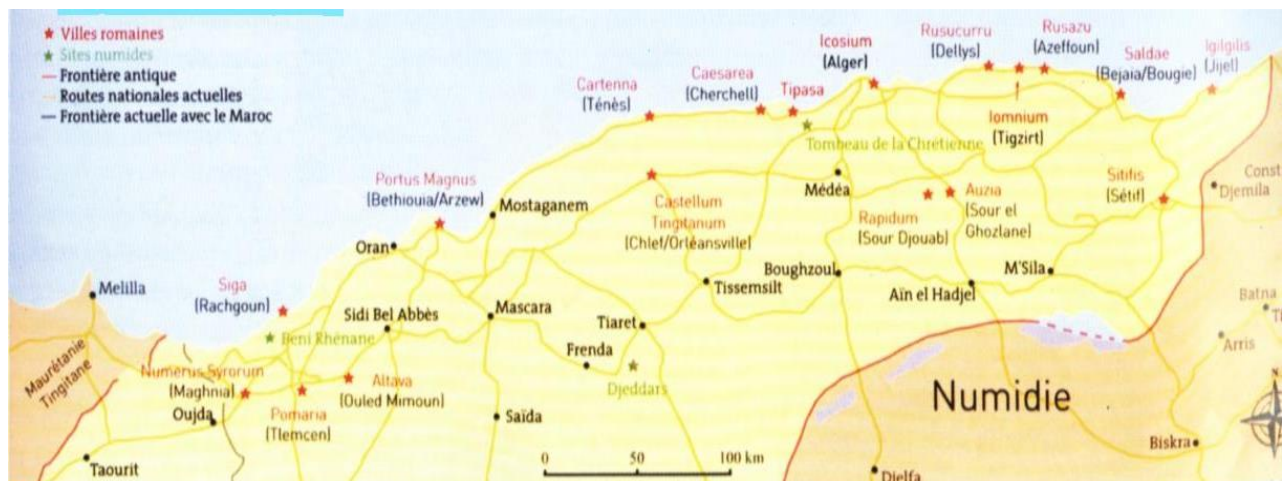
Avec les romains, l'esprit change .On se contente plus de comptoirs côtiers, il s'agit désormais d'un plan d'occupation générale. Consciente de l'importance stratégique des ports, la politique romaine inclut cette cité dans son programme .Igiligili deviendra avec Saldae (Bougie-Béjaia), Radhul (Azefoun- Port Guedoun) Rugguniae (Cap Matifou), Gunugu (Gouraya) et

* La revue africaine N°XCII 1948 p 263)

Azefoun- Port Guedon) Rugguniae (Cap Matifou), Gunugu (Gouraya) et Cartenes (Ténès), le premier point de débarquement et le premier jalon de romanisation du pays.

Les romains intégrèrent Igilgil dans le réseau des routes et des ports destinés à vivifier la vie, militaire et économique du pays.

Ainsi, défiant l'hostilité des massifs montagneux forestiers quasi-impénétrables, les voies reliant Igilgili à Cirta (Constantine) et Sitifis (Sétif) ont été ouvertes pour la première fois par les romains.



Jijel dans l'armature urbaine romaine

Source : cartographie de J.M Blas de Robless

De nombreuses ruines de cette époque sont répandues dans la région de Djidjelli et attestent l'ancienne importance de cette ville. L'examen de ces ruines nous démontre aussi que la ville n'était pas restreinte à la seule presque-île de la citadelle actuelle ; elle étendait sa banlieue sur l'emplacement de la ville moderne, surtout dans la partie qui borde la mer. Des ruines d'un moulin sur la plage près du fort Duquesne, des débris de mosaïques, des fûts de colonnes trouvés un peu partout en creusant les fondations du nouveau

Djidjelli nous montrent quel grand espace de terrain occupait cette partie de la ville .

Plus haut, sur le coteau de la pépinière s'étagaient des villas et des maisons de plaisance. On peut s'étonner de ne pas trouver aucune trace de monuments affectés à l'exercice de culte catholique dans la région de Djidjelli où le christianisme avait cependant pénétré vers la fin du deuxième siècle.

L'affaiblissement progressif de la domination romaine facilita l'invasion vandale ; et contrairement à ce que la tradition populaire nous a laissé quant au terme « vandalisme », il semble qu'en fait ils ne changèrent rien aux usages de Rome.

Les byzantins, durent occuper Djidjelli considérant sans doute l'intérêt stratégique d'une telle place maritime. Mais apparemment cette période n'a pas laissé de traces dans les ruines qui avoisinent la ville, on ne trouve aucune construction qui se rapporte à cette époque.

Pendant assez longtemps, l'invasion musulmane épargna la région de Djidjelli , le géographe arabe El-Yakoubi mentionne à peine l'existence de la ville à la fin du IX siècle , on rapporte seulement que le dernier roi hamadite de Bougie prit cette ville en affection et se fit construire sur le djebel Aiouf , un splendide château de plaisance dominant la rade et la ville de Djidjelli , quelques années plus tard ce château fut détruit par le normands de Sicile et ses ruines qui occupaient un espace considérable sur le plateau du fort Galbois actuel , étaient encore visibles il y a un peu plus d'un siècle et demi (soit vers l'année 1875) .

En 1145, les normands de Sicile s'emparèrent de la ville qui fut complètement détruite, ils pillèrent aussi le château du roi hamadite et y mirent du feu.

L'occupation des normands semble avoir été assez intermittente et limitée à la côte. Après avoir incendié la ville et le château, ils retournèrent en Sicile, puis au printemps suivant, virent de nouveau à Djidjelli. Voici ce que raconte El Idrisi, cité par Dureau de la Malle : « la flotte de roi Roger s'étant emparé de Djidjelli, les habitants se retirèrent à un mille de distance dans les montagnes, ils y construisirent un fort, durant l'hiver ils venaient habiter le port mais à l'époque de l'arrivée de la flotte, ils se réfugiaient presque tous dans les montagnes. »

Les pisans succédèrent aux Siciliens et pendant plus d'un demi-siècle, Gigelli fournit aux négociants de Pise une grande partie de cuirs écrus, mais bientôt la concurrence des génois – les navigateurs les plus actifs du moyen-âge que les pisans rencontraient partout sur leurs marchés de l'Orient – porta un coup fatal au commerce très lucratif que faisaient ces derniers à Gigelli.

À cet égard, les génois envoyèrent en 1513 une expédition à Djidjelli où leur flotte, sous prétexte de châtier les corsaires, vint s'emparer de la ville, en détruire une grande partie et en faire pour eux-même un port d'attache. Cette dernière occupation devait être précaire puisque l'année suivante ils étaient remplacés dans leur conquête par les frères Barberousse.

Aroudj et son frère Kheireddine – les deux corsaires qui portaient la terreur chez les habitants des côtes de la Méditerranée – établirent leur résidence à Djidjelli et en firent le centre de leurs opérations. On répara les remparts et la tour génoise dont la garde fut confiée aux habitants, et la piraterie prit encore une plus grande extension.

Pour être plus sûr de la fidélité de la population djidjellienne, on lui attribua une part de chaque prise ; ainsi commença une ère de prospérité et de richesse très grande à Djidjelli, dont les habitants par faveur spéciale , autorisés à pratiquer la course interdite aux autres villes, ils avaient le droit de porter des armes et de s'habiller avec des broderies en or , chose défendue aux autres maures , ils pouvaient se battre avec les turcs et le Dey seul pouvait les juger et les punir : les turcs prouvaient ainsi leur reconnaissance à ceux qui étaient les premiers à les avoir accueilli sur la terre de l'Afrique.

Les désastres occasionnés aux puissances chrétiennes étaient si considérables qu'une répression devenait nécessaire pour elles. Une flotte composée de vaisseaux anglais, espagnols et hollandais, sous les ordres du marquis de Santa Cruz , alla en 1611 ravager les côtes de Tunisie et en revenant incendia la ville de Djidjelli ...

Cette démonstration n'empêcha pas un agent du roi de France de négocier le 19 septembre 1628 avec le divan et le pacha d'Alger un traité dans lequel on relève cette clause :

*« Que les vaisseaux français ne seraient point inquiétés par les corsaires algériens ; que si les bateaux de pêche venaient à être poussés par les vents contraires ou la grosse mer dans les différents lieux de la cote et notamment à Djidjelli et à Bône, il ne leur serait fait aucun mal , que les équipages seraient respectés et ne pourraient être vendus comme esclaves... ».**

Malgré les pertes causées à la marine algérienne par différentes croisières , la piraterie continuait ses ravages ; pour y mettre un terme définitif , Louis XIV

résolut d'occuper solidement un point de la côte d'où l'on pourrait surveiller les corsaires et de s'y établir à demeure , afin d'en faire un lieu de ravitaillement pour les vaisseaux et pouvoir le cas échéant ravager les côtes barbaresques .

On organisa donc une expédition au printemps de l'année 1664 et le commandement en fut confié au duc de Beaufort .On avait discuté longuement : Bône, Stora, Bougie, Djidjelli offraient chacune des avantages. L'avis de Beaufort et les marins les plus réputés était que la rade de Djidjelli offrait un port excellent , capable de contenir un nombre assez considérable de vaisseaux .Cette opinion prévalut et le choix se fixa sur cette dernière ville .

En 1830, date de la chute des Ottomans suite à la conquête française , Jijel fût sous domination française dès 1839, l'armée française devait en assurer la possession de la ville contre les attaques des Kabyles et des travaux de défense furent immédiatement décidés et commencés. On mit à profit les vieilles fortifications en ruine ; on crénela une vieille zaouia qui existait et on restaura les restes de l'ancienne tour hexagonale où le duc de Beaufort avait en 1664 son poste le plus avancé. Cette tour prit le nom de St-Ferdinand , au centre la défense fut assuré par l'établissement d'une redoute carré (fort Galbois) reliée à un fort pentagonal (St-Eugénie).

On se décida à relever sous le nom de fort Duquesne , les ruines d'un ancien établissement dominant la rade et où existait un oratoire musulman appelé Djemaa Sidi Ammar.

CHAPITRE PREMIER

Données socio-économiques et spatiales de la région littorale de JIJEL

1- Données générales :

1-1- Morphologie de la région

Géographiquement rattachée à l'ensemble des montagnes telliennes, la région de Jijel possède un ensemble de reliefs continus, de dimensions très variées ; un grand plan incliné depuis le littoral au nord jusqu'au sud, à la crête qui domine le versant nord de l'oued Djen-djen, cette crête culminant à 1543 m est séparée de la chaîne de Kotama par le seuil de Texenna. Elle est formée essentiellement de grès et d'argile.

Les traits les plus importants du relief de la montagne de Jijel sont dus à une succession de périodes d'activités tectoniques se retouchant et se complétant.

Rien ne prouve que l'activité tectonique actuelle soit nulle. Au contraire la sismicité (tremblement de terre suivi de raz-de marée ayant frappés Jijel en 1856) incline à penser que l'on est dans une période de tectogénèse active. La région de Jijel fait partie du domaine méditerranéen qui comporte un système d'érosion particulier ; l'abondance des précipitations, caractéristique de ce domaine présente à la fois des conséquences positives et négative quant à la stabilité des milieux physiques. Il en résulte :

Conséquences positives : couverture végétale abondante, pédogenèse active, immunité face à l'érosion pour les formations meubles qui sont actuellement efficacement protégées par la végétation naturelle ou anthropique.

Conséquences négatives : pour les terrains tendres et imperméable, c'est à dire très argileux, gorgés superficiellement d'eau deviennent instables.



Photo aérienne 01 de Jijel : la région montagneuse de Jijel

Source : Institut National de la Cartographie

Dans le passé « quaternaire moyen et récent » la région a connu des épisodes climatiques différentes du climat actuel.

Certains ont donné des systèmes d'érosion nettement plus agressifs que le système actuel. En sont résultées des formes de relief encore bien reconnaissables aujourd'hui, les formes héritées de cette morphogenèse sont des grands éboulements stabilisés, des dépôts de versants provenant sous l'effet de l'érosion accélérée qu'a connue la région et qui constitue la rupture

d'une situation d'équilibre des milieux physiques exprimée par l'élimination du couvert végétal et par le forage des formations sous-jacentes.

Dans ces zones, il s'y développe des « désordres » quant à la construction des voies de communication .On peut considérer d'une manière générale que ce type de morphogenèse, préjudiciable à l'établissement humain, peut être ralenti ou même arrêté par l'homme dans la mesure où cette évolution est due à l'action de l'homme (anthropique). Qu'en est-il dans la région de Jijel ?

L'homme y a établi par défrichement des terroirs qui se situe soit dans les milieux stables soit instables ou peu stables.

Ces dernières catégories, à cause d'une convergence de facteurs divers ont été largement déboisées, et sont fortement peuplées. Les forêts et les espaces déboisés non cultivé se sont conservés pour des raisons de relief (crête montagneuse à forte altitude) ou de lithologie (ou bien les deux). Les gneiss compacts et les grès massifs sont restés forestiers même à basse altitude.

Le facteur anthropique ne peut donc être écarté à priori notamment en zones montagneuses. Nous savons que ces montagnes sont très anciennement peuplées ; comme rien ne montre une agression récente et généralisée de l'homme contre le milieu naturel, il faut donc reporter le démarrage de l'action anthropique aux premiers défrichements et imaginer de très longue phase préparatoire à la crise actuelle.

A ce niveau, le facteur anthropique devient une hypothèse de travail et non pas une donnée objective.

La région est soumise à des vents dominants ouest- est, en hiver très chargés d'humidité, en été et au printemps souffle un vent sec et chaud . Les vents varient d'un site à un autre en fonction de leur orientation par rapport aux massifs montagneux qui les accueillent.

Jijel jouit d'un climat méditerranéen de type humide caractérisé par un été chaud et un hiver froid et humide. La température du mois le plus froid est de 6.1°C et 33°C pour le mois le plus chaud.

L'abondance des précipitations (1430 mm / an en moyenne) font de notre aire d'étude une des régions les plus arrosées de l'Algérie.

1-2- la façade littorale :

Notre aire d'étude est constituée de l'ouest à l'est par une suite de baies et de rades interrompue par le port de la ville, le tout formant une suite naturelle pittoresque et s'allongeant sur une longueur que limite le cap du grand phare à l'ouest et l'embouchure du oued Djen Djen à l'est regroupe :

- La plage et la crique de grand phare s'étirant jusqu'au cap de la pointe noire et regroupe l'agglomération secondaire de Ouled Bounar ;
- La baie avec la petite rade de Piccoulou que limite l'ancienne citadelle et qui se présente en Presque île constituant ainsi la limite ouest du port de la ville ;
- Au delà du port et à partir du fort de Duquesne s'étend une plage de plusieurs kilomètres et qui trouve limite à l'embouchure de oued Djen Djen regroupant l'agglomération secondaire de Harratène ;

Ce paysage littoral très varié et découpé est poétisé par l'interpénétration de la mer et de la montagne dans un jeu plein d'harmonie et de nature.

Si la caractéristique principale de notre aire d'étude est la présence d'une façade littorale, il reste toutefois que hormis le port de la ville , toutes les localités tournent le dos à la mer ; la présence de la mer ne semble pas beaucoup influencer sur leur mode de vie , les pratiques locales sont plus orientées vers l'intérieur que vers la côte . On décèle peu d'activités liées à la mer (pêche, la conchyloculture...).



Photo 02 prise sur le cap du grand phare (limite ouest)

Source : l'auteur

le cap du grand phare se jette en promontoire dans la mer dominée par les vents du nord ouest tant redoutés par les marins .



Photo 03 : vue sur la baie du grand phare

Source : l'auteur

La côte continue à se délinéer alternant anse, rade et criques où la végétation jette son ombre sur l'eau de mer pour générer la baie du grand phare .



Photo 04 : Vue sur le fort de Duquesne

Source : l'auteur

1-3- Evolution démographique de Jijel

Tableau : Evolution démographique de Jijel

Année	Population totale	Dont	
		ACL	A.S
1987	69277	64003	5271
1993	87287	76995	10292
1996	92560	91016	1544
1998	109040	99722	9318

Source : annuaire statistique de la Wilaya de Jijel

DPAT de Jijel

Jijel est entraînée dans le tourbillon des migrations induisant à terme une mutation profonde dans la composante de sa population originelle sujette à un renouvellement profond.

Ce renouvellement a généré à terme des conséquences économiques, sociales et comportementales néfastes du maintien du cadre de vie et du mode de vie en place reflète d'un long passé civilisationnel.

L'analyse démographique relève qu'au niveau de la région de Jijel, il existe divers types d'évolution.

Le taux d'accroissement enregistré pour la région pour la période 1966-1977 (2.9 % an), inférieur à l'accroissement moyen du pays pour la même période (3.2 % an) traduit malgré un retour à la croissance démographique, les tendances au recul de peuplement anciennes liées aux grands bouleversements de la guerre et entretenus par d'autres phénomènes relevant à la fois des conditions économiques et sociales de la région.

Un net changement s'est opéré durant la période 1977-1987 pour Jijel qui a connu un accroissement démographique soutenu (3.7 %) comparé au taux d'accroissement naturel à l'échelle nationale se situant entre 3% et 3.5 %.

Les tendances d'évolution récente (1987 – 1997) indiquent pour leur part une augmentation générale de la population, cependant l'évolution démographique générale n'est pas uniforme.

1-4- Situation d'enclavement

Un espace enclavé se définit d'abord par l'absence ou la médiocrité de la desserte carrossable.

Jijel depuis fort longtemps est connu par son retrait involontaire des vecteurs d'épanouissements économiques actuels ou passés.

L'isolement chronique de cette région est surtout dû aux contraintes de la structure routière héritée de l'époque coloniale, ces routes constituaient des moyens d'exploitation des richesses locales mais jamais réseau structurant une armature urbaine.

Dans la montagne de Jijel, au lendemain de l'indépendance la situation était simple à ce point de vue ; il n'existait que quelques axes de communication dont le tracé se situait le plus souvent à l'écart des noyaux de population (Ses axes se retrouvent généralement dans les voies de communication actuellement classées). La population de la montagne subissait donc un enclavement généralisé selon la distance à l'axe de communication le plus proche.

Depuis, certains axes ont été revêtus et surtout beaucoup de pistes muletières ont été reprises soit de liaisons, soit de dessertes locale des noyaux d'habitat . D'autre part les pistes frontières ont été elles même retracées et améliorées. La conséquence est que la situation d'enclavement total est devenue exceptionnelle, du moins pour les noyaux de population présentant une certaine importance.



Situation de la région de Jijel

Source : Atlas mondial

2- Les potentialités et atouts de développement économique

a) Les activités liées à la terre

2- 1– L’agriculture : vocation principale.

2- 1-1- la plaine

Possédant un potentiel en terres agricoles non négligeable, l’agriculture dans la région de Jijel est caractérisée par des systèmes agro économiques qui varient selon le mode de production , selon la relation entre main-d’œuvre et investissement par hectare (agriculture intensive, semi intensive , extensive, irriguée ou en pluvial) et selon les zones physiques.

Les problèmes liés aux moyens techniques et à la main-d’œuvre non qualifiée ont longtemps freiné le développement de ce secteur. Plusieurs plans ambitieux de développement ont été proposés notamment ceux proposés par l’agence nationale de l’aménagement du territoire (ANAT) et qui visent à :

- Maximiser le potentiel de développement agricole en vue de fournir une base économique viable et ce pour retenir les populations dans les zones rurales et montagneuses et maîtriser les flux migratoires vers les centres urbains ;
- Créer une auto suffisance à l’échelle locale et régionale et satisfaire les besoins des unités de transformation de produits agricoles existantes et prévues d’une part, et d’autre part créer de l’emploi ;

En termes généraux, les axes de la politique mise en place peuvent se résumer comme suit :

- Un zonage du développement agricole selon les sols, la pluviosité, la pente, les ressources humaines ;
- Le développement de l’arboriculture ;
- L’intensification de la production animale basée sur l’amélioration génétique du bétail local , en particulier des bovins, le développement d’étables et de cultures fourragères (cette intensification devrait être

orientée vers l'amélioration des races plutôt que vers l'augmentation du nombre de têtes) ;

- Le développement d'un meilleur approvisionnement en intrants et du soutien institutionnel (notamment le crédit agricole et les services de vulgarisation) ;
- Une évaluation par bassin versant des ressources potentielles en eaux de surface et en eaux souterraines afin d'évaluer la qualité et la disponibilité en eaux pour l'irrigation, surtout pour le développement de la production irriguée de légumes, arbres fruitiers et fourrage ;
- Une étude agro-économique du secteur privé pour évaluer la structure du capital et de la rentabilité ;
- L'amélioration du stockage après la récolte, de la commercialisation et du transport du produit agricole ;

2- 1-2 La zone montagneuse

La zone montagneuse se caractérise par des problèmes à savoir l'érosion et ses pentes sévères, l'importance du couvert forestier et l'enclavement par rapport aux voies de communication.

L'agriculture en zone montagneuse fait partie d'une économie assez fragile et est une activité complémentaire à d'autres activités (travaux saisonniers de démasclage de liège ...)

En outre, les exploitations agricoles en cette zone servent à des besoins sociaux ; chaque famille tient à son lopin de terre qui représente une assurance contre le chômage.

La stratégie mise en place par les instruments de planification régionale en particulier ceux élaborés par l'ANAT dans le cadre d'une étude menée en vue de désenclavement des régions montagneuses suit le chemin suivant :

- Définition des zones agro écologiques en fonction des facteurs physiques (pentes, pluviométries, sols, exposition, altitude), des facteurs agricoles (système de production) ;
- Définition des zones nécessitant un programme de défréichissement suivant un ordre prioritaire lié aux activités agricoles existantes et au couvert forestier ;
- Définition des zones enclavées ayant des potentialités agricoles ;
- Proposition d'investissements qui ne demanderaient que peu de terrains (aviculture et apiculture) ;

2-2- La forêt : une richesse incontournable

La région de Jijel est partagée entre la vocation agro pastorale et forestière ; le secteur forestier occupe près de 48% de son territoire confiné essentiellement sur les versants nord de la chaîne côtière. Ces massifs forestiers sont constitués essentiellement de chêne liège (soit 38 % de la superficie forestière) ; ce qui lui relègue une place importante dans la production nationale et qui a fait l'objet d'un enjeu politico économique majeur dans l'histoire de la ville et de son arrière pays.

En outre, les conditions édaphoclimatique de la région de Jijel offrent de réelles opportunités pour réhabiliter les essences à feuillus, qui fournissent l'essentiel de la production forestière. Cette production est très faible vue l'importance du potentiel que recèle la région, ceci s'explique par :

- L'érosion généralisée, parfois intense constituant une contrainte majeure à tout aménagement spatial ;
- Les conditions physiques et socio économiques souvent défavorables (situation d'enclavement de certains massifs, pressions antropozogènes).

En plus du chêne liège, espèce dominante, d'autres espèces peuplent le territoire du littoral de Jijel notamment le chêne zen , le pin maritime, le merisier, le peuplier blanc, l'olivier, le noyer, le châtaignier, et la bruyère arborescente .

La faiblesse dans les structures de protection des forêts a entraîné leur surexploitation par leurs propriétaires qui procèdent au démasclage prématuré des chênes liège. Ce phénomène, conjugué aux autres facteurs liées aux innombrables incendies engagent le patrimoine forestier dans un processus de dégradation.

2-3- L'élevage : une activité en déclin

L'élevage bovin et ovin était très développé , néanmoins cette activité s'est considérablement rétréci pendant la dernière décennie en raison des conditions sécuritaires défavorables qui ont prévalu dans la région.

Le PAW (plan d'aménagement de wilaya) prévoit le développement de l'élevage de bovins laitiers modernes.

2-4- L'industrie : un secteur en difficulté

Le secteur de l'industrie se limite dans la région de Jijel à quelques unités de transformations (transformation de liège, de produits de la mer actuellement à l'arrêt, ECOTEX / chemiserie, unité de construction navale, unité d'aggloméré et produits d'étanchéité). Ce secteur ne contribue que faiblement au développement de la région malgré que les conditions nécessaires à son essor et à son expansion (infrastructures, énergie, eau, matière première...). Globalement, la région enregistre un faible dynamisme en matière d'investissements privés (tous secteurs confondus).

Les principales contraintes au développement industriel se résument en :

- L'absence d'investissements publics structurants.
- La faiblesse des investissements privés.
- La non valorisation et exploitation optimale des ressources et potentialités naturelles locales.
- L'absence d'une politique d'industrialisation cohérente et intégrante l'ensemble de l'espace de la région et susceptible de rentabiliser les grands équipements et infrastructures nouvellement réalisées .
- L'absence d'options claires pour concrétiser le processus d'industrialisation engagé à partir de 1980.
- La faible intégration industrielle et manque de coordination intersectorielle.
- Le faible développement de la PMI / PME , micro industrie et des activités de sous-traitance.

b)- Les activités liées à la mer

2- 1- L'activité portuaire

Le port de Jijel , autrefois abri naturel pour les phéniciens (comptoir), les romains et les turcs a connu des périodes d'activités intenses notamment pour l'acheminement de produits divers (bois d'oeuvre et de construction, liège, cuirs , ...) . Ce port a été aménagé durant l'occupation française pour devenir un port de commerce et de pêche.

Avec la construction du port de Djen Djen (relevant de la commune de Taher) qui permet l'accostage de grands navires -étant le seul port à l'échelle nationale apte à recevoir des navires de 150000 t – l'activité du port de la ville s'est considérablement rétréci pour s'anéantir ; ainsi le port devient domaine militaire, tandis que la rade longeant le fort de Duquesne fut aménagée en port de pêche.

2-2- La pêche

La production halieutique était relativement importante durant la période coloniale (unité de conserves et de salaison) où la pêche pélagique (sardine et poisson bleu) constituait l'essentiel des produits de pêche.

Selon une étude réalisée en 1992 par l'agence nationale de l'aménagement du territoire (ANAT), l'ensemble de la wilaya de Jijel dispose de ressources en poissons importantes, l'effort de pêche est estimé à 20800 tonnes dont le 1/3 est pêchable chaque année.

Cette situation permet de relever que le potentiel en poissons est sous exploité et que les prises peuvent être augmentée grâce aux mesures d'amélioration et surtout de développement des infrastructures portuaires.

3- Le tourisme

Ville attractive pour les rushs touristes nationaux et internationaux qui marquèrent les décennies passées catalysés par la politique du tourisme de masse sans que les infrastructures n'aient accompagné ces mouvements saisonniers. Les estivants dressaient leurs propres tentes en bordure de mer ou dans les rares campings réglementés.

Les colonies de vacances trouvaient refuge dans des structures scolaires , le conservatisme séculaire et le calme ambiant de la ville attiraient de plus en plus les étrangers.

Des terrains nus ont été cédés pour la réalisation de centres de vacances et de complexes touristiques, les études ZET prévues notamment celle de Ras el Afia n'ont jamais vu le jour.

Le POS comme instrument réglementaire, la faisabilité toujours reportée des projets de ZET et l'établissement d'études ponctuelles et unilatérales d'aménagement touristique par certaines collectivités confirment le caractère d'improbabilité des actions annoncées, cette situation d'incertitude

décisionnelle fait profiter les opportunistes avertis qui obtiennent les permis de construire réglementaires pour des projets non réglementaires.

Ainsi, la baie de Jijel réputée pour ses paysages exceptionnels a été défigurer par les constructions baraques, les rivages du littoral subissent perpétuellement des actions antagonistes à toute logique, le mitage de son territoire s'opère et s'intensifie considérablement.

CHAPITRE DEUXIEME

Analyse urbaine

La ville Jijel, à l'instar des autres villes portuaires a été le port d'attache des premières civilisations ; les phéniciens préféraient beaucoup le petit cabotage aux transports par terre, ainsi la région de Jijel était un comptoir phénicien qui témoigne de l'intérêt commerçant et stratégique (port protégé naturellement des vents dominants).

Pour les romains, la région de Jijel était devenu le point de débarquement et de la romanisation du pays ; conscients de l'importance des ports, les romains ne se contentaient plus du havre naturel, ils construisirent le port de la ville qui était devenue une colonie prospère du royaume romain.

1- Le site

Les éléments structurants de l'actuelle ville sont d'abord naturel et relèvent de la topographie du site, la forme que prend la vieille ville épouse la fonction du port , les extensions faites par la suite suivirent la même logique, les quartiers surplombant le port de la ville répondent à un tracé plus ou moins orthogonal inspiré du tracé colonial.

La nouvelle ville (en terme courant appelée la haute ville) présente une déclivité très nette (qui va jusqu'au piémont de Mezghitane) par rapport à la basse ville; cette distinction de topographie est accentuée par une discontinuité et une rupture très nette entre les deux entités urbaines du point de vue morphologique et typologique.

2- La ville pré coloniale

Lorsque le voyageur marseillais Peyssonel accompagna le 14 juin 1725 le bey de Constantine Kélin Hossein qui faisait à ce moment rentrer les impôts, il visita la ville de Djidjelli et donna cette description :

« On y voit quelques lambeaux de vieilles murailles et les débris des fortifications que les français y avaient construit lorsqu'ils la prirent en 1664. Du côté de la mer, où est la porte, il y a une mauvaise tour et la ville ne contient aujourd'hui qu'une soixantaine de mauvaises maisons bâties de briques de terre. Elle est habitée par des maures, la plupart marchands et matelots ; ils achètent les cuirs et les huiles des Kabyles et les vont vendre à la Calle, à la Tabarque, à Tunis, à Alger. Ils s'appliquent aussi à la pêche du corail, ils ont aujourd'hui quatre bateaux pêcheurs. Quoique misérable, en apparence ce petit lieu ne laisse pas d'être riche... ».*

En 1841, il y avait environ 300 maison à Gigelly, elles étaient bâties sur simple rez-de-chaussée au moyen de pierres et recouvertes de tuiles rouges. Elles sont conçues suivant une organisation introvertie, l'accès se faisait à travers un espace tampon mal éclairé pour s'ouvrir sur une cour autour de laquelle s'ouvrent les pièces de l'habitation.

La ville se limitait à la vieille citadelle, au lendemain du tremblement de terre qui frappa la région, aucune maison n'a résisté et peu de traces subsistent de cette période.

* A. Rétout, Histoire de Djidjelli 1926, clllection Africa Nostra p 85.

3- La ville coloniale

Les destructions entreprises par le pouvoir colonial en Algérie sont impressionnantes, elles ne traduisent cependant que l’empreinte négative de l’urbanisme colonial dans les premières années de l’occupation, les images



Photo 05 : vue aérienne du port et de la ville coloniale

Source : Institut national de la cartographie

positives découpent un autre paysage, celui d’une France urbaine prolongée au-delà de la méditerranée.

Une première définition du paysage colonial est engendrée par la reproduction outre-mer d’une image urbaine française et par l’amplification de la tournure monumentale conférée à certains édifices publics.

En second lieu, une série de lignes arabisantes passant par l’architecture officielle, les projets touristiques, l’habitat indigène. Si toutes ces lignes

tendent à définir une nouvelle image de la France coloniale, chacune conserve néanmoins une fonction propre :

- Les uns allant dans le sens d'une annexion d'un paysage architecturale et urbain étranger à la conscience nationale à travers une mise en image accentuant le pittoresque des lieux ;
- Les autres stabilisant et consolidant ce même paysage pour ne pas en compromettre la charge attractive, et risquer de voir se dissoudre une organisation sociale nouée autour de chaînes morphologiques et symboliques ;
- D'autres encore (habitat indigène) cherchant à reconstituer ces mêmes chaînes, lorsque sous l'effet du développement de l'industrie et de l'agriculture coloniales, elle se sont décomposées partiellement.

3-1- L'urbanisme colonial

En son style de vainqueur, l'urbanisme colonial a tenté et même a réussi à imposer une logique urbaine nouvelle, qui témoigne la domination militaire, et culturelle et civilisationnelle de la France, la concentration de pouvoirs s'est matérialisé sur le terrain par :

- La construction du port (havre naturel qui existait déjà en une jetée de pierre) ;
- L'édification d'une caserne protégée par des remparts le long de la côte ;
- L'édification de l'hôtel de ville (lieu de l'autorité civile) ;
- La construction de l'église ;
- Les places publiques ;

Les îlots qui forment le tissu colonial sont à géométrisation très régulière, ils sont interdépendants entre eux du fait qu'ils sont structurés par la même trame

parcellaire et la même trame viaire justifiant ainsi la règle de l'alignement tant caractéristique de l'urbanisme Haussmannien.

Les constructions européennes ont une organisation extravertie, les façades richement composées s'imposent et masquent les pans de murs furtifs du tissu ancien. Cette nouvelle typologie toute inspirée de la ville industrielle diffère en tout point de vue de l'architecture locale.

Les îlots disposés en damier introduisent le nouveau concept de l'alignement des voies qui créent des perspectives ouvertes sur la mer attribuant à ce tissu plus de lumière contrairement à l'obscurité relative qui caractérisent les tissus périphériques.

La polychromie des nouvelles constructions , les textures et des silhouettes plus imposantes découpent dans le ciel les lignes très nettes dont le fait anguleux des toitures règle la balance de la symétrie , générant ainsi de nouveaux décors dans une ville restée longtemps très austère.

La volonté de la domination culturelle et culturelle se dévoile à travers l'édification de l'église qui par son gigantisme relatif, par le site de son implantation, sa position géographique, par la richesse de ses matériaux (pierres taillées, boiserie noble....) son horloge et son clocher constituent un



Photo 06 : Vue générale de la ville
Source : reproduction d'une carte postale.



Photo 07 : L'église de la ville : une volonté de domination culturelle
Source : reproduction d'une carte postale

point d'appel et en même temps un repère fort dominant en apparence la mosquée juste derrière plus modeste dans son architecture.

Le religieux veut imprimer de son empreinte la symbolique de la ville ; si les médersas et les zaouias se font discrètes , l'église préconise la culture de l'ostentatoire que l'intérieur confirme.



Photo 08: La Grande mosquée de Djidjelli
Source : le musée

Quant à la mosquée , elle cherche à développer la foi intérieure que l'extérieur n'est pas obligé de dévoiler soit une culture de l'austérité relative et la recherche d'une culture de l'introverti, philosophie inductive de l'habitat traditionnel arabo-musulman.

Le pouvoir hégémonique de l'urbanisme colonial tente de s'exercer de manière pluridimensionnelle (forme, fonction, symbole...).

Animé par un esprit lucratif et d'étalage de force , l'urbanisme colonial est plus expressif , l'extraversion des équipements publics sur la rue , les places publiques , les résidences officielles très « arabisance » le confirment aisément.



Photo 09 : Le cinéma et la place le glacier
(Actuellement la place de la république)

Source : le musée

La ville colonial est ponctuée de plusieurs points d'appel et points de repère, la vigie dressée sur le point culminant de la ville, l'église par sa position au cœur de la ville témoignent de la volonté de focaliser le regard voire l'esprit des indigènes encore en proie de doute quant à la supériorité de l'hôte rédempteur.

Vers les années trente, le pouvoir municipal décida la création des lieux de distraction (le casino , le cinéma,) , de même deux bâtisses relatives à la douane et à celle de l'administration du port ont été édifiées à l'entrée du port, ces deux réalisations témoignent de l'importance du futur rôle économique de la région de Jijel.

Le plan de la ville établi suite au tremblement de terre survenu à la ville impose clairement l'effet volontariste de son tracé. Les rues et les ruelles imprègnent à la ville coloniale une échelle différente, l'intégration d'une nouvelle dimension qui est la verticalité en disposant des constructions à un ou à deux niveaux crée un écran certain pour les tissus anciens et leur conception très horizontale.



Photo 10 : vue sur la ville en 1926

Source : le musée



Photo 11 : Rue de la Gadaigne : percée structurante vers le port

Source : reproduction d'une carte postale

3-2-Le port

Après le tremblement de terre de 1856 qui réduisit la ville de Djidjelli à néant, et après disparition de tous les vestiges de la tour et des murs génois qui subsistaient encore en 1839, les autorités coloniales en profitèrent pour reconsidérer totalement l'urbanisme mis en place

.

Considérant la magnificence du front portuaire de la ville, ajoutons y le poids d'un héritage historique, économique et culturel aussi lourd que celui offert par la civilisation méditerranéenne, l'administration coloniale prit acte de conscience de l'importance que peut jouer le front portuaire dans la dynamique urbaine et le destin d'une ville.



Photo 12 : Le port de la ville, avant et après le tremblement de
Terre de 1856

Source : reproduction d'une carte postale.

Le choix d'implanter L'hôtel de ville, la sous préfecture et le palais de justice (lieux du pouvoir civil) sur le front de port n'était pas un simple hasard, aussi bien que des activités éducatives et de loisir longeant ce même front, la ville apparut comme un espace complexe, ou les flux entre elle et le port ont imposé un équilibre, une ambiance et un sentiment d'appartenance particuliers.



Photo 13 : L'hôtel de ville (actuellement siège la mairie de Jijel)

Source : reproduction d'une carte postale.



Photo 14 : Le
pêcheur, un mobilier urbain qui agrmente fort la frange portuaire
Source : reproduction d'une carte postale.



Photo15: Jardin public, espace récréatif

Source : l'auteur



Photo 16 : L'école primaire et moyenne Georges Sand

Source : l'auteur

Ce pan de la ville conçu en une suite de tableaux pittoresques constituait un facteur essentiel d'incitation au voyage, souci tant escompté par le pouvoir

colonial et qui se laisse clairement se deviner à travers les paroles de Lyautey :

*« Depuis le développement si récent et si intense du grand tourisme, la préservation de la beauté d'un pays a pris un intérêt économique de premier rang »**.

La dégradation du tissu colonial et le transfert des lieux de décision et de pouvoir à la haute ville (siège de la wilaya, cité administrative, transfert du palais de justice) affaibli les rapports ville/port et la frange portuaire fini par être une aire de stationnement aux véhicules de poids lourds, par la suite la décision d'y transférer le marché de légumes hebdomadaire fait perdre à jamais à l'esplanade son euphorie dans toute son acception.

4-La ville post- coloniale

4-1-Le centre ancien, un centre en dégradation avancée:

Le tissu ancien connaît une dégradation assez avancée, il a subi les tourments de l'excessive humidité marine ambiante et aussi par :

- L'usure du temps et le manque d'entretien
- Les problèmes de copropriété et difficultés matérielles
- La difficulté d'agir sur les structures porteuses
- La forte mitoyenneté des anciennes constructions
- L'absence de toute politique de sauvegarde des tissus anciens.

Le tissu colonial se caractérise par une faible densité , cette densité n'a pas évolué depuis l'indépendance , seuls quelques îlots ont subi des transformations radicales donnant naissance à de faux points d'appel et déséquilibrant de l'échelle en place.

* Lyautey, parole d'action, 1900-1926, Paris 1927, p451.

4-2-La ville informelle

Pour ce type d'habitat, on retiendra deux facteurs qui plaident pour le choix d'un site par rapport à un autre, le statut juridique du foncier et sa proximité du centre ville qui détermine sa valeur vénale.

La conjugaison de ces deux facteurs a fait que l'urbanisation informelle ait opté pour le côté nord-ouest et le côté sud de la ville.

En outre, les réserves foncières communales étaient un instrument de planification économique et urbaine devant assurer une utilisation nationale des sols et éviter toute spéculation foncière qui a connu un essor important dans les quatre années séparant les deux décisions relatives à la révolution agraire et aux réserves foncières communales ; ces dernières étaient constituées de terrains de toute nature, qu'ils soient propriété de l'état, des collectivités locales ou de particuliers inclus dans le périmètre urbain de la commune.

Les terres constituant les R.F.C seront acquises à titre onéreux par la commune (décret N° 76-29 du 07 février 1976) qui devient l'unique gérant et agent habile à effectuer d'éventuelles transactions foncières.

La commune prend progressivement possession des terrains en expropriant les propriétaires fonciers d'abord et en les indemnisant par la suite selon un barème établi par les services des domaines.

Dans tous les cas, une partie de la propriété demeure acquise à son propriétaire pour des besoins particuliers en matière de construction, le reste est versé dans les R.F.C

Les propriétaires fonciers ont préféré vendre illicitement car ils appréhendaient que l'estimation domaniale soit faible que l'indemnisation par les communes ne se fasse jamais.

Les transactions ont commencé à se faire sur la base d'un simple papier timbré symbolisant l'acte de vente mais n'a aucune valeur juridique, la transaction étant illicite les nouveaux acquéreurs ne peuvent prétendre au permis de construire dont l'obtention exige l'acte de propriété réglementaire et construisent donc de manière illégale.

Cette urbanisation lente mais progressive s'est faite par juxtaposition des maisonnettes suivant un parcellaire issu d'une division surfacique établi par le propriétaire vendeur et revu par les acquéreurs suivant le principe d'un droit de passage.

Le processus d'occupation des sites urbanisés illicitement ne suit pas une logique mais se fait d'une manière simultanée sur plusieurs sites jusqu'à se confondre sans se dissoudre.

Cet habitat spontané se caractérise par une typologie très hétérogène suivant un parcellaire irrégulier dont la largeur de la façade équivaut à moins de la moitié de sa profondeur, leur typologie alterne entre la maison de type urbain avec des balcons et des locaux en façade et la maison de type rural organisée autour d'une cour fermée avec une clôture souvent végétale.

Leur conception dénote une volonté délibérée d'appartenir à un espace qui n'est ni la ville puisqu'il est périphérique ni à la campagne.

L'urbanisation informelle s'est amplifiée parallèlement à l'urbanisation planifiée et acquiert définitivement son droit à l'urbanité (les quartiers d'habitat spontané ont été dotés de viabilités et de réseaux divers dans le cadre des opérations d'amélioration urbaine prises en charge par l'administration sectorielle).

4-3-propensions des urbanisations

« Jamais ils (les hommes) n'ont eu à choisir entre tant de formes diverses, contradictoires, mutuellement exclusives...»*

L'urbanisation dite officielle se présente sous une autre forme plus émiettée et fragmentée que l'urbanisation coloniale. Les constructions à usage d'habitation qui s'éparpillent à travers tous les sites urbains et périurbains et s'entremêlent avec l'habitat illicite auquel elles ne diffèrent en aucun de ses aspects. (typologie architecturale , trame parcellaire, techniques de construction) sauf de disposer d'un permis de construire, son caractère diffus ne lui confère aucune typo morphologie.

L'urbanisation planifiée de la ville de Jijel soulève les mêmes lacunes et insuffisances qu'une urbanisation informelle ; toutes les deux nous paraissent insaisissables : la première n'obéit à aucune logique si ce n'est celle d'un urbanisme normatif inopérant, la seconde quant à elle semble échapper à tout processus contrôlable.

L'habitat spontané vainement combattu puis accepté comme une fatalité a fini par acquérir son droit à l'urbanité ; la ville l'a intégré dans sa morphogenèse en établissant leur historicité.

L'application des différents instruments d'urbanisme traduit sur le terrain leur anachronisme (état des lieux non conforme à la réalité) l'absence de maîtrise opérationnelle est manifeste, ceci rend l'appréhension de la situation incertaine.

* Mouloud Mammeri, 1986.

Le cheminement de l'urbanisation planifiée est marqué par les espaces libres des anciennes propriétés coloniales, celui de l'urbanisation informelle est régi par l'occupation des terrains moins favorables , ceux situés aux piémonts et en périphérie sur des terrains fortement accidentés (à l'exemple d'El Akabi et M'kasseb) .

CHAPITRE TROISIEME

QUEL AMENAGEMENT A SUBI LA VILLE DE JIJEL ?

1- Genèse et évolution de l'armature urbaine littorale

De par son ouverture sur le bassin méditerranéen, l'Algérie a vécu plusieurs civilisations qui orientèrent l'aménagement de son territoire marqué par une oscillation entre l'extraversion et l'introversion par rapport à la mer.

Les phéniciens y fondèrent des comptoirs pour entreposer leur marchandise ou pour réparer leur flottes, les romains quant à eux accentuèrent cette extraversion (aux temps où l'Algérie était le grenier de Rome) vers la mer en construisant des ports et en structurant une armature urbaine en développant des grands centres urbains.

Des siècles après, le pouvoir colonial redessina le paysage urbain de l'Algérie ; et en impulsant un essor de mutations pluridimensionnelles, la population urbaine grimpe de 5% en 1830 à 31.5% en 1954.

La politique coloniale avait soumis les richesses du pays aux besoins de la métropole, ainsi l'organisation de l'armature urbaine est établie par la politique de la métropole ; en résulte un territoire structuré en métropoles, villes moyennes, petites villes et villes de garnison.

L'institution du plan de Constantine en 1958 stimule les efforts entrepris par les colons ; cet instrument plaide pour le rapprochement de la métropole des autres territoires colonisés tant sur le plan social (la scolarisation, l'amélioration des conditions de vie de la population rurale) que sur le plan économique (choix préférentiel pour une industrie de transformation d'où la création de trois villes industrielles : nouvelles, traditionnelles et de décentralisation).

L'extraversion préconisée au niveau de l'occupation suivait son cours mais introduisit une nouvelle dimension, celle du monde rural et quelques villes de l'intérieur et du Sahara où le pétrole a commencé à préfigurer.

L'Algérie indépendante a hérité une armature urbaine caractérisée par un double clivage nord / sud , littoral / intérieur et une polarisation du littoral d'où un antagonisme entre les pôles industriels et commerciaux , les riches plaines agricoles et les régions montagneuses enclavées (dont la région de Jijel).

La frange littorale était déterminée « sur une largeur de 50 à 120 kms et sur un front de 1100 km , couvrait plus de 1/3 de la superficie de l'Algérie – sans le Sahara – cette frange concentrait en 1960 les 4/5 de la population avec une densité de 80 hab/km² , toute l'industrie et les 9/10 de la production agricole »*

Les grandes lignes en matière d'aménagement du territoire tracées par le plan de Constantine furent reprises après l'indépendance, les projets de construction de logements, lotissement ... furent repris ou achevés mais le grand mouvement migratoire a accentué les déséquilibres dans l'armature urbaine du pays.

L'Algérie indépendante a connu des mouvements de populations massifs (récupération des biens vacants et des emplois libérés), les villes algériennes ont connu le dépeuplement du monde rural et des petites villes dont le rôle dans la structuration de l'armature urbaine est incontestable . L'absence d'un schéma d'aménagement directeur et les écarts entre les anciens pôles urbains et les ville de l'intérieur se produisait en amplifiant les disparités déjà amorcées, ainsi les grands pôles de croissances (Alger, Annaba...)

* Benachenhou Abdelatif , L'exode rural en Algérie , edition sned 1981p28.

corroboraient leur épanouissement industriel tandis que les régions enclavées se perpétuaient dans un sous développement avéré.

La région de Jijel fait partie d'une catégorie d'anciennes agglomérations urbaines portuaires séculaires, assez dynamiques pendant la période coloniale de par les potentialités et leurs rôles administratifs et politiques qu'elles ont joué.

2- Les grandes opérations urbaines

L'urbanisation planifiée telle que décrétée par les instruments d'aménagement et d'urbanisme mis en place se donne pour axiome d'opérer prioritairement et exclusivement sur des vides urbains ou des terrains désaffectés tandis que agir en milieu bâti (même en présence des conditions favorables) semble repousser ces instruments (opérations urbanistiques souvent délicates et contraignantes telles la conservation, la réhabilitation, la reconversion....)

Ces opérations permettraient de tirer le meilleur parti d'un aménagement urbain de détail et des interventions intra tissulaires.

Les anciens sites industriels situés à la périphérie de la ville coloniale et dont la topographie était très favorable à la construction ont été restitué par les collectivités locales dans le cadre de la loi sur les biens vacants ; ces terrains représentaient une opportunité pour extension urbaine en continuité avec l'ancien tissu. Le fait que les P.U.D étaient encore non achevés octroyait à la commission de choix de terrain le rôle « d'aménagiste ».

Ces opérations n'ont pu se faire que grâce aux textes sur l'expropriation pour utilité publique et les lois sur les réserves foncières qui ont permis l'intégration des terrains privés.



Photo 17 : Vue générale du centre historique de Jijel

Source : l'auteur

Le PUD de Jijel couvrait en étude uniquement les terrains inclus dans le périmètre urbain (entamé en 1975 et fut approuvé par délibération de l'assemblée populaire communale par délibération)

Les prévisions de cet instrument en matière d'équipements et de logements étaient anachroniques du fait que les terrains réservés étaient récupérés par leurs propriétaires et donc ne pouvait recevoir les projet prévus.

Dans les années 80, l'injection d'un important programme de logements et la création de lotissements communaux au profit de la commune de Jijel a fait accélérer le rythme des constructions et le nombre de constructions augmente sensiblement

La promulgation de l'ordonnance 85-01 de 13 août 1985 a permis la régularisation des constructions illicites antérieures à cette date. Le permis de

régularisation étant définitivement délivré, le demandeur devient propriétaire de l'assiette foncière qu'il occupe moyennant le paiement d'une taxe. C'est la licitation du fait accompli et s'agissant de faits urbains, les impacts de cette opération sur l'évolution spatiale de la ville sont décisifs.

La procédure des zones d'habitat nouvelle ou ZHUN a été définie par la circulaire N° 335 du 19 février 1975 qui la rend obligatoire pour toute les zones d'habitat de plus de 1000 logements, elle pouvait être mise en œuvre à partir d'un seuil de 400 logements.

Du fait d'absence d'obstacle naturel et surtout juridique (la loi 90-25 du 01 décembre 1990 portant orientation foncière n'étant pas encore appliquée) les zones d'habitat urbaines nouvelles (ZHUNI,ZHUN II et ZHUN III) ont été implanté sur des sites limitrophes à l'ancienne ville et qui diffèrent nettement du point de vue topographie.

Le programme des ZHUN était optimiste dans son aspect quantitatif, les besoins en logements ont fait prévaloir le souci quantitatif au dépens de tout équipement ou encore moins d'aménagement des espaces extérieurs.

La promulgation de la loi 90-25 du 01 décembre 1990 portant orientation foncière a mis terme aux expropriations de terrains destinés à recevoir des programmes de logements sauf ceux dont l'intégration est antérieure à 1990, les réalisations sont jadis freinées et les ZHUN n'ont jamais été achevées.

Or l'examen de la cartographie de ces opérations, montre de manière explicite qu'elles ne constituent massivement pas un tissu urbain qualifié, elles ont dévoilé les défaillances suivantes :

-Elles souffrent d'un zoning trop strict, d'une monotonie d'aspect due à la rigidité imposée par les types de bâtiments réalisés et qui engendre des espaces extérieurs mal définis

.

-Les équipements prévus lors de la programmation initiale n'ont pas été réalisés en même temps que les logements faute de financement, ce qui est loin de constituer un facteur d'intégration fonctionnelle.

Cette opération urbanistique a créé une dualité typo morphologique avec une bipolarisation de la ville , l'absence d'éléments structurants fait d'elle une concentration d'immeubles condamnés à surnager éternellement sans le port du moindre souvenir sinon d'un effroyable étendard d'une architecture brutale et anonyme obéissant à une logique qui ignore volontairement les éléments vitaux et basilaires à la condition d'existence d'un ensemble bâti habitable (organique) dans un pays où le niveau civilisationnel ne tolère plus ce genre de réalisations.

3- Instrument d'aménagement et d'urbanisme.

La commune de Jijel est dotée par un plan directeur d'aménagement et d'urbanisme instauré au même titre que le plan d'occupation des sols par la loi 90/29 du 01 décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme, cette loi à travers ces instruments vise la gestion de la production du sol et la préservation de l'environnement, des paysages et des patrimoines culturels et historiques.

Lancé en 1990 ; le PDAU de la commune de Jijel a été approuvé par arrêté du wali en date du 07 août 1995. Le contenu de cet instrument de gestion spatiale portait sur :

- Densification des sites anciens ;
- Réhabilitation et équipement des ZHUN ;
- Implantation d'habitat collectif individuel et équipements ;
- Aménagement touristique de la bande littorale est (actuellement définie par le POS 20) ;
- La préservation des sites historiques.

La carte des POS morcelle le territoire de la commune en 20 POS dont deux prévoient l'aménagement touristique des bandes littorales est et ouest ; cet instrument d'urbanisme opérationnel a pour termes de référence le PDAU auquel il se soumet dans son programme d'aménagement.

4- Le permis de construire, une formalité administrative

L'application de l'instruction interministérielle N° 11 du 25/11/1987 qui réduisit l'obtention du permis de construire à une déclaration sur l'honneur de deux témoins qui atteste que la propriété du terrain relevait de la jouissance exclusive du demandeur.

Avec l'application de la loi 90-29 du 01 décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme et le décret exécutif N°91 -176 du 28 mai fixant les modalités d'instruction et de délivrance des actes d'urbanisme , le rythme des constructions suivant un permis de construire s'est sensiblement réduit

Une autre forme de contournement des problème juridiques liés au propriété privée s'est concrétisé avec l'application de décret 352/83 du 21 mai 1983 qui instituait une procédure de constatation de la prescription acquisitive et d'établissement de l'acte de notoriété publié à la conservation foncière

établissant la propriété foncière de manière définitive. Cet acte est délivré sur un simple témoignage qui affirme que le demandeur jouissait de l'immeuble en question depuis plus que 15 ans, possession continue, paisible, publique et non équivoque.

Cette procédure est adoptée par les propriétaires terriens pour morceler leurs terrains sans faire recours ni au certificat de morcellement instituée par le décret exécutif n° 91-175 du 28 mai 1991 portant sur les règles générale d'aménagement, ni au permis de lotir.

Cet émiettement des terrains qui entrave un développement urbain harmonieux crée une autre forme d'urbanisation légal-illicite qui est à l'origine d'un mitage du paysage urbain et rural.

La difficulté voire l'impossibilité de la maîtrise de ce processus d'urbanisation rend plus problématique la gestion urbaine de la ville de Jijel qui évolue en marge de tout instrument d'aménagement et d'urbanisme.

5- Rapports entres différentes entités structurantes

5-1- Les rapports ville /port

La ville de Jijel a certainement précédé son port qui a prit une dimension stratégique ayant fait l'objet des conquêtes de la ville et de son arrière pays depuis que les phéniciens ont établi leur comptoir ; le havre naturel de la ville constituait un abri pour l'accostage de leur flottes et le transbordement des marchandises.

L'urbanisme colonial a fait du port un élément structurant pour reconsidérer l'urbanisme en place et reconstruire la ville après le tremblement de terre de 1856 qui frappa la région ; il a décrété les formes et les fonctions urbaines mises en place. Le port intégrait des activités diverses notamment le transport

maritime et la pêche et ses annexes (locaux de fabrication des blocs de glace, unité de menuiserie semi industrielle de réparation de la flotte de pêche...).

Avec le transfert des activités commerciales au nouveaux port de Djen Djen dans les année 80, le port de la ville a subi un épuisement très sensible et perd définitivement son attractivité en l'ayant intégré dans le domaine militaire avec l'aménagement de la rade du fort Duquesne en petit port de pêche. La perte de fonctions caractéristiques (transport maritime et activité halieutique), l'absence d'équipements urbains complémentaires et aménagement de quais et de jetées propices à la promenade ont induit la désaffectation des activités liées à la plaisance, la fonction urbaine du port s'embrume et la rupture du rapport ville / port s'établit et se confirme.

5-2 -Rapports ville / front de mer

L'animation de cet espace est saisonnière, sa dissidence avec la ville est très frappantes du fait la vulnérabilité voire l'absence des relations fonctionnelles entre les deux entités ce qui accentue leur scission. Le rapport ville / front de mer n'a jamais été établi malgré la magnificence qu'offrent les baies de la ville.

L'activité du tourisme a vu ses débuts dans la ville de Jijel des années après l'indépendance ; malgré le développement de cette activité en Europe les hôtels édifiées par les colons étaient en majorité des hôtels urbains.

5-3- Rapports ville / campagne

La politique coloniale en matière d'aménagement du territoire s'appuyait essentiellement sur l'exploitation des richesses et des hommes, l'intérêt de la colonisation allait au delà de l'occupation des centres urbains pour la villégiature et le commerce pour gagner celui du monde rural et de ses richesses.

Avec les colons, la campagne signifiait des lieux abritant un mode de vie très différent des leur, en plus de risques sécuritaires que les campagnards pouvaient causer, ainsi le rapport ville / campagne s'est exprimé par la mise à la disposition des citadins de produits laitiers et arboricoles tandis que la ville abritait des activités commerciales et tertiaires.

Cette sorte d'équilibre et de complémentarité entre les deux entités est rompue avec la croissance de la ville qui se développa dans le sens de la campagne, l'espace campagnard a subi donc des mutations profondes du point de vue typologie de son l'habitat et de ses structures sociales et économiques.

Rétrospectivement, Jijel post coloniale a connu une croissance urbaine marquante due essentiellement au glissement de la population rurale vers le centre urbain pour des raisons de santé, scolaire et souvent à la recherche d'un emploi que la campagne ne peut plus assurer. Le retard accusé pour la mise en place d'une stratégie de développement économique a imposé à la ville un immobilisme économique qui a donné lieu à un exode des citadins eux même vers les pôles urbains et économiques. Ces mouvements migratoires ont déstructuré les rapports ville / campagne à tel point que la ville avait constitué un espace de transit pour son arrière pays.



Photo 18 :Vue aérienne :le prolongement de la ville atteint sa montagne

Source : institut national de la cartographie

6- Cadre de vie et un mode de vie

La dialectique entre mode de vie et cadre de vie suppose que les utilisateurs soient les producteurs de leur cadre de vie. La problématique se pose quand les populations rurales s'installent en milieux urbains, elle se pose autrement quand les populations citadines se déplacent pour habiter des logements collectifs laissant derrière eux leurs maisons ancestrales à typologie spécifique ; ce déplacement vers un nouveau site souvent répulsif sur

plusieurs plans fait que l'adaptation à ce nouveau cadre de vie pourrait se faire dans le temps mais elle n'équivaut jamais une substitution prospère d'un cadre de vie pour un autre pour la simple raison qu'il ne vaut que pour ceux qui l'on conçu , il est peu significatif pour ceux qui l'on acquis.

Ce problème se pose également au niveau urbain où s'observe la désaffectation sinon la démolition de certains équipements et aménagements (église, bars...) et qui ne sont pas toléré par une société restreinte telle que celle d'une ville moyenne.

L'ambiance urbaine à été donc réduite à une simple animation commerciale, les équipements de centralité et d'animation urbaine spécifiques ont été délaissés ou désaffectés (cinéma menaçant ruine, places et jardins publics abandonnés...).

La ville coloniale imposait des rues droites orthogonales offrant des perspectives sur le port, les toitures inclinées qui délimitent le nombre d'étages et atténuent l'effet de verticalité laissent se dessiner à l'arrière plan de la ville la masse montagneuse qui constitue un point d'appel très fort.

Dans le cadre du plan de Constantine, trois blocs résidentiels ont été implantés sur le front de mer et qui contrastaient fortement avec le cadre de vie en place , l'urbanisation informelle et les ZHUN dans une échelle plus grande terminaient de défigurer l'image tant caractéristique de la ville ; cette dernière opération aura favorisé la naissance d'une ville parallèle qui est en tout point antagonique. Toutes les opérations menées dans un cadre officiel ou officieux convergent vers une occultation des spécificités de la ville et de sa région en optant pour un urbanisme normatif et stéréotypé.

Ainsi le cadre bâti qui a de l'importance pour les nostalgiques du passé ne signifiait rien pour les nouveaux occupants ; la ville est vécue autrement par ces nouveaux arrivants complètement indifférents à la symbolique des lieux et des pratiques.

PARTIE 2 : QUEL AMENAGEMENT POUR LES VILLES PORTUAIRES ?

CHAPITRE QUATRIEME LE LITTORAL : UNE PROBLEMATIQUE UNIVERSELLE

Introduction

Les littoraux ont constitué depuis la haute antiquité des espaces potentiels à la vie humaine, les villes s'y multiplient et les activités liées à la mer se diversifient : du commerce à la pêche, des industries aux cultures, de la guerre au tourisme.

Les civilisations anciennes étaient des nations dont l'économie était vouée principalement au commerce maritime, la conquête des continents et de nouveaux territoires passait par la conquête de la mer.

Les romains à l'instar des autres peuples optaient pour la politique d'occupation totale dans leurs conquêtes de nouveaux territoires, ainsi ils occupèrent les alentours de la méditerranée et y fondèrent leur colonies qui témoignaient de leur dominance militaire et économique à cette époque. Ils se sont distingués par leur intérêt focalisé sur la construction des ports et les installations afférentes (quais, moles, halages...).

Au moyen age, la méditerranée constituait le bastion de la piraterie qui a atteint son apogée en ces temps là. Des corsaires les plus redoutables ont été la hantise des flottes et des puissances économiques et leur causaient continuellement des pertes considérables. C'est dans ce contexte que le roi de France LOUIS XIV en 1662 décida d'organiser une expédition dont le commandement fut confié au DUC DE BEAUFORT en vue de châtier les pirates et mettre un terme définitif à leur activité .

Plus récent, les puissances coloniales organisèrent des expéditions vers le nouveau continent, l'Afrique et l'Asie mineure en quête de nouveaux territoires et de leurs richesses, pour l'accomplissement de cette mission le littoral constituait le soubassement de la pénétration.

1- Qui vit sur le littoral ?

Il est certain que la mer exerce un certain attrait sur le peuplement, on estime que plus de la moitié de la population mondiale vit au bord de la mer. Le peuplement des côtes a souvent été tributaire de la conjoncture politique, militaire, culturelle ou économique, les phases d'abandon et de reprise ont du se succéder dans les mêmes lieux.

Le littoral est une interface dont le peuplement dépend du rapport très variable qui s'établit entre la mer et son arrière-pays, il est un espace de vie placé à la convergence de nombreuses influences extérieures.

Le littoral se situe à la croisée des deux domaines d'activités et de circulation, marin et terrestre dont l'utilisation exige une adaptation de la part des populations côtières : elle nécessite des instruments, des outils qui ont leur poids, leur influence.

C'est dans ce milieu particulier que se déroule la vie quotidienne dont le travail journalier de l'habitant permanent ou de passage. Dans la pratique d'un contact durable avec la mer, ce contact crée une aptitude psychologique à percevoir ce qu'est cet élément marin et à concevoir ce que exige sa pratique .

La mondialisation de l'économie a vivement accentué et a renforcé la tendance à la littoralisation de l'industrie ; le développement de ces activités a induit une urbanisation massive des espaces côtiers concernés.

L'essor des loisirs et de la villégiature estivale ont engendré une nouvelle approche culturelle du bord de mer responsable d'autres formes

d'urbanisation mais plus exigeante sur le plan qualité de vie et de l'environnement.

2-Les littoraux, lieux de villes: nouvelle problématique du littoral

La cristallisation des premiers établissements humains au delà de la nécropole était par nécessité d'exploitation des terres agricoles.

Le rapport entre la ville à sa naissance et la mer peut être un rapport de juxtaposition dans le sens de limitation.

Les villes côtières se sont établies le long de côtes et de rivages marins pour moult de raisons, ce choix de site peut se justifier en la recherche d'un climat plus clément, d'un souci défensif et autres.

De nos temps, la cohabitation symbiotique entre l'homme et la mer s'est altérée à travers le temps, l'homme moderne tend à rompre cet équilibre, objet de rêves et d'extase, la mer est devenue avant tout lucrative.

Une dynamique de préservation des richesses nationales s'était enfin déclenchée, les associations qui activaient – qu'elles soient à caractère privé ou étatique- engageaient un sérieux bras de fer avec les spéculateurs et destructeurs de la nature, enfin reconnu à sa juste dimension.

Les pays littoraux investissent des tributs considérables en vue de réguler les afflux vers les littoraux et les spéculations qui se justifient par l'absence de cadres juridiques rendaient la gestion foncière et celle de la croissance urbaine en zones littorales très problématique.

L'application de certains textes juridico-technique dissuasifs reste très délicate, cela vaut pour les pays pauvres que pour les pays à tradition touristique balnéaire séculaire comme la France et l'Italie.

La mer plus que l'intérieur des terres permet le rapprochement socio-économique et culturel entre les peuples et favorise de ce fait l'avènement d'une coopération nouvelle (tourisme, agriculture, peuplement)

Plus proche que nous, le Maroc et la Tunisie qui avaient fait du produit touristique surtout le tourisme balnéaire le vecteur essentiel de leur développement économique, ils finirent par prendre conscience de la vulnérabilité de leur frange littorale et du patrimoine naturel.

Soit , la préoccupation est universelle et l'opération purification / préservation est devenue plus que nécessaire voire vitale, dogmatique.

L'extrême gravité des destructions et dégradations esthétique et écologique des frange littorales est essentiellement due à l'urbanisation anarchique (littoralisation des industries , concentration croissante de zone résidentielles et touristiques).

3-Le littoral, lieu de convergence et de divergence

Le littoral reste un lieu de changement profond né de l'antagonisme entre équilibre antérieur et nouvelles formes d'occupation , il est la source privilégiée de concentration humaine sous forme de centres ponctuels autour d'un port que d'ourlet bordant les côtes.

Cette occupation linéaire très spécifique des pays littoraux peut s'étendre sur tout le linéaire côtier avec une pulvérisation de ports, comme c'est le cas du Japon où on dénombre pas moins de 600 ports soit un port tous les 10 kms

Cette concentration du littorale contracte fortement avec un arrière pays moins diversifié, moins densifié et moins structuré (cas de la Tunisie, la Libye).

La littoralisation du peuplement et l'urbanisation du littoral sont allé de paire, aux grands déserts continentaux correspondent souvent des déserts littoraux, et aux grands foyers de peuplement des façades littorales intensément occupées.

Les facteurs ayant contribué à la naissance et à la structuration de l'armature urbaine littorale sont divers à savoir :

- Physiques et climatiques (sites protégés des vents ou sites défensifs) ;
- Stratégiques (contrôle des grandes étendues, ville relais avec la métropole avec fonction de commandement) ;
- Socio économique (recherche de site favorable à certaines activités liées à la mer) ;
- Historique (en rapport étroit avec la transhumance).

La révolution industrielle peut être considérée comme l'un des facteurs qui en un temps très court aura modifié l'architecture des réseaux des villes portuaires.

Le développement lié à la mer (industrie de transformation, terminaux de pétrole et de gaz) qui en a résulté, a confirmé le rôle stratégique d'anciens ports (Gênes, Naples, Marseille.....), a imposé la croissances hors normes des petits ports (celui d'Amsterdam est passé du statut de petit port fluvial à celui de premier port mondial)

Les prédispositions à des mutations radicales relèvent du domaine du passé, les grands changements se sont déjà opérés, seul celui de l'industrie du tourisme semble encore préoccupant dans le sens où chaque ville de territoire littoral voire continental essaie d'en faire une économie structurante au même titre que les économies avérées mais dont les probables répercussions sur l'espace en général semble à la mesure de l'allégresse qui caractérise son avènement.

Le tourisme, en effet, est l'activité qui est à l'origine de la surmultiplication des établissements portuaires à mono fonction (plaisance) , la pulvérisation des littoraux par ces unités nouvelles repose la problématique du paysage en gestation de l'armature urbaine littorale , lequel, au vu des mutations qui s'opèrent évolue de manière antagonique avec une occupation rationnelle du territoire.

La localisation actuelle de la plupart des villes portuaires s'explique par des facteurs historiques et doit être replacée dans le contexte des fondations phénicienne, grecque, romaine et byzantine.

D'autres booms touristiques sont imminents dans certaines contrées non encore explorées donc domptées et où l'opération de matraquage médiatique est en gestation, ce sont des destinations nouvelles comme ce fut le cas des safaris africains.

Les nouvelles destinations pourraient s'attendre à des modifications sensibles de leur espace autant que leur culture et leur économie locale.

4-Les villes ports, le port en moteur et générateur

Une question de première importance serait de savoir si les villes- ports de par leur tradition d'ouverture se comportent comme des lieux particulièrement propices à l'innovation venue d'ailleurs ?

Le traitement de l'interface entre la ville et le port est dépendant des changements des systèmes productifs et leurs effets spatiaux, un manque d'information demeure néanmoins sur l'écologie social des villes ports et de leur géographie culturelle.

Les métropoles intègrent et cumulent tous les échelons d'activités portuaires , elles essaient de fusionner la modernité et l'histoire profondes des lieux et alternent aussi bien le macro économique, l'économique que le balnéaire, le culturel et la pêche.

Toutes les grandes villes ports profitent de cette opportunité pour confirmer leur caractère de lieux d'échange et de progrès et aspirent à devenir villes internationales ; leur problématique se présente sous la forme d'une dualité entre gigantisme urbain et le simple maintien d'un cadre de vie spécifique, authentique, salubre et quiète.

L'importance des installations portuaires et leurs espaces annexes relèguent l'espace urbain et sa centralité et encore l'espace touristique à des lieux confirmant souvent la dichotomie ville / port , ville / littoral et équipements urbains / équipement touristiques.

Ces villes ports sont plurifonctionnelles, leur développement socio-économique et spatial est en rapport avec leur statut d'ancien centre historique littoral à évolution logique.

Le rapport entre le port et le centre ancien est soumis à la présence de l'enceinte portuaire qui rétablit une sorte de rupture entre les deux, les friches portuaires tiennent beaucoup plus de l'absence de politique de reconquête que de la rupture spatio fonctionnelle imposée par la nature conflictuelle des activités en présence.

Les perturbations souvent entraînées par l'avènement de l'industrie portuaire peuvent créer des dysfonctionnements urbains considérables (augmentation sensible de la population, taudification de la ville, croissance démographique rapide rendant difficile la maîtrise spatiale , déséquilibres régionaux , disparités sociales....)

Les installations industrielles portuaires qui évoluent parallèlement au front de mer occupent généralement la frange littorale établissant ainsi de nouveaux rapports indirects entre le front de mer et la mer ce qui constitue un écran actif allant à l'encontre de l'effet recherché (axe visuel et paysages artificiels répulsifs, modification de l'environnement).

5- Nouvelles options de réaménagement des espaces portuaires

La délocalisation des activités maritimes et la libération d'espaces plus ou moins vastes que la ville pourrait se réapproprier a été un phénomène largement subi qui a pris de court tant les décideurs que les aménageurs.

Le défi demeure d'ailleurs dans de nombreuses villes (comme Nantes et Bordeaux) les meilleures réponses seront destinées à intégrer pleinement les territoires naguère portuaires au fonctionnement et à l'image de l'agglomération.

5-1-Tendances économiques

A des formes de dynamisme exogènes, les villes ports comme toutes les autres villes doivent rechercher des facteurs de croissance endogène. Dans une ère de communication et de l'information toute ville port peut devenir hautement transactionnelles et attirer des flux croissants de visiteurs aux motivations sans cesse élargies (événements commémoratifs, congrès....)

On observe l'inscription de l'art et de la culture parmi de nouveaux moteurs de la dynamique urbaine et parmi les outils stratégiques destinés à revitaliser les centres anciens et les quartiers en déclin. Il en résulte à la fois un discours et des actions multiples propres aux villes portuaires et aux thèmes de la maritimité.

5-2-Activités et fonctions nouvelles

Les activités et les fonctions nouvelles peuvent être intrinsèquement liées à l'élément aquatique tel les marinas et les vieux gréements, par contre la proximité de l'eau ne constituerait pour la ville qu'un élément de plus value foncière ou immobilière ou tout simplement un atout paysager générateur d'animation et indirectement de profit financiers et de bénéfice social.

L'éventail des activités nouvelles englobe les principaux types suivants :

- Ludique et récréatif, ce qui associe espaces publics et équipements de loisir, musée, commerces (formule dominantes à Liverpool) selon une stratégie entre deux temps : d'abord restaurer l'image des sites puis rendre attractifs à des investissements productifs émanant surtout du secteur privé (démarche a été tenté à Glasgow) ;
- Commerces et restauration ;
- Tertiaire de bureaux (friches portuaires en cours de réaffectation afin de doter l'agglomération d'une cité d'affaire) ;
- Culturel, éducatif recherchant avec but lointain la création de quelques formes de pôles technologiques orienté vers le milieu marin, option qui veut joindre au tourisme l'image « ville à haute définition » à partir d'équipements universitaires et scientifiques orienté vers la mer ;
- Edifice de prestige de type palais des congrès avec un accompagnement hôtelier de luxe destiné à promouvoir la ville au métropole polarisant plusieurs millions de visiteurs par an, et à fonder sur ces flux l'essentiel de la base économique locale en combinaison avec le tourisme .

5-3- Préservation et réhabilitation des héritages maritimes et portuaires

La préservation et la réhabilitation des héritages maritimes et portuaires ont déjà été évoquées tant dans leur sens concret que dans leur prolongement imaginaires, on note les observations générales suivantes :

- Dans une ville port (cas de Glasgow) qui souhaite une mutation de son image de cité de l'Age industriel, il peut y avoir conflit entre le maintien d'un trop nombre d'édifices de médiocre valeur et de la volonté de modernité.
- La restauration minutieuse d'édifices anciens jointe à leur réadaptation à de nouveaux usages peut contribuer à maintenir une continuité historique et permettre la création de paysages urbains spécifiques ,

sinon inspirer l'architecture contemporaine (les exemples sont nombreux à Amsterdam, Londres et Bristol).

- La réalisation des bassins musées et le maintien des matériels portuaires ne répondent à aucune recette préétablie, mais repose sur le talent et la sensibilité des architectes paysagistes, tout comme sur la valeur patrimoniale que la collectivité confère à chacun des objets retenus.

5-4- Vers des formes globales de réurbanisation des espaces délaissés

Les activités induisant de fonctions nouvelles (à dominance tertiaire et commerciale mêlée des activités culturo récréatives) ont tendu à faire de certains front d'eau des « vitrines urbaines » plaquées sur l'agglomération plus qu'organiquement intégrées à son tissu et à son fonctionnement , avec un effet volontaire d'image qui n'est pas sans avantages économiques évidents.

Des critiques convergentes révèlent les inconvénients majeurs de ces situations et posent les principes propres pour y remédier.

- Tout front de d'eau possède une unité géographique et tectonique naturelle qu'il importe de prendre en considération dans les nouvelles compositions urbaines. Dans des agglomérations fragmentées en plusieurs POS la contradiction entre logique locale et logique d'ensemble est fréquente. La situation est d'autant plus délicate à gérer que même s'il y a quelques documents d'urbanisme spécifiques au front d'eau, ils n'auront qu'une portée limitée n'étant généralement pas opposables.
- La nécessité de rendre les berges accessibles, d'y maintenir des itinéraires piétonniers continus, ce qui suppose un fort pouvoir de négociation avec la puissance publique, avec les ayant droit et détenteurs de droit acquis.

6-Tourisme et risque de résignation du littoral

Le tourisme puise ses origines dans les profondeurs de l'histoire humaine, quelques siècles avant, les romains adoptaient une forme de tourisme basée sur les déplacements pour les pèlerinages et les thermes.

Son évolution a été très lente, les prémices d'un tourisme de villégiature d'hiver du siècle dernier destinée aux classes aisées et à l'aristocratie anglaise se développe sur un littoral caractérisé par un climat favorable, la douceur des hivers, un écran montagneux protecteur, des espaces côtiers étroits et un linéaire côtier encombré.

La problématique du tourisme se présente comme une dualité et un antagonisme entre l'équilibre nécessaire d'un environnement humain et naturel (communauté, écosystème , culture ...) et l'apport économique indéniable et peut être salulaire de ce secteur pour certain pays, d'où est née la tentation de précipiter, faciliter , cautionner la politique de l'appât touristique sans en prévenir les risques.

Le littoral reste fragile alors que le monde marin est un produit qui se vend bien mais il y a des limites.

Un ensemble de questionnements peuvent renforcer cette problématique : dans un contexte de développement notable du secteur touristique, qu'elle est l'influence de l'environnement sur le développement du tourisme ? Quel est l'impact du tourisme sur l'environnement ? Qu'elle est la forme d'organisation spatiale du tourisme qui permet la meilleure sauvegarde de l'environnement ? Politique du tourisme ou politique de l'environnement : opposition ou intégration ?

Les pressions touristiques qu'a connu le littoral méditerranéen ont engendré :

- Une menace pour l'environnement matérialisée par la dégradation de la diversité biologique et des écosystèmes fragiles (zones humides, zone côtière)
- Epuisement des ressources
- Perturbations culturelles et sociales de la vie paysanne.
- Accentuation de déséquilibre régional et la privatisation de l'espace
- Urbanisation du littoral

Le tourisme est devenu l'une des principales branches d'activité du monde et d'un des secteurs économiques où la croissance est la plus rapide. La dépendance pour de nombreux pays en développement, y compris les petits états insulaires en développement est croissante. Source d'emploi de première importance, ce secteur représente un apport majeur pour les économies locales, régionales et nationales.

Pour atténuer les écarts entre le choix d'une politique tout azimut inconsciente et des impacts ravageurs et afin d'établir des relations symbiotiques entre cette forme d'occupation et de pratiques nouvelles et les équilibres en place. Moults actions émanant de diverses institutions (gouvernementales ou non gouvernementales) ont orienté les politiques en matière de gestion des établissements touristiques et ce conformément à une politique de protection du littoral.

Cette approche de la maîtrise du syndrome touristique a induit la promulgation de nouveaux concepts notamment ceux du tourisme durable qui découle de droite ligne du concept de développement durable , de l'écotourisme , du tourisme éthique ...Soit toutes les formes d'expression du secteur touristique susceptible de constituer une panacée

L'ensemble de ces directives et recommandations convergent vers une pacification du phénomène touristique et la recherche de sa compatibilité avec les autres secteurs d'activités qui se matérialisent notamment par :

- Une politique de préservation des écosystèmes, de protection de l'héritage culturel doit être mise en œuvre, elle devra aussi intégrer le développement touristique
- La compatibilité d'un tourisme de masse et la préservation et la mise en valeur des sites remarquable.
- Engager des actions permettant de valoriser les sites tout en garantissant la sauvegarde de leurs qualités.
- Garantir la protection et la mise en valeur d'un patrimoine naturel exceptionnel
- Mettre en place des outils permanents d'animation économique et de l'aménagement de la cote et de son arrière pays
- Renforcer l'élaboration des politiques nationales et les capacités dans le domaine de l'aménagement du territoire, les études d'impact, de l'utilisation d'instruments économiques et réglementaires, ainsi que dans les domaines de l'information, de l'éducation et de la commercialisation.

CHPITRE CINQUIEME

L'EXPERIENCE ITALIENNE EN MATIERE DE REAMENAGEMENT DES ESPACES PORTUAIRES DELAISSES CAS DE LA VILLE DE GENES

Introduction

En Méditerranée , la ville portuaire ne peut être réduite à une simple addition mathématique d'un port et d'une ville, elle apparaît comme un espace complexe où les échanges entre les deux entités ont imposé un équilibre , une ambiance et un sentiment d'appartenance particuliers. Ajoutons y le poids d'un héritage historique, économique et culturel aussi lourd que celui offert par les civilisations méditerranéennes.

Le phénomène de réaménagement des espaces portuaires délaissés est un phénomène récent en Italie, à l'exception de Gênes, les villes portuaires italiennes sont en retard à ce rendez-vous sans pour autant nier la dégradation physique de leurs fronts portuaires.

Néanmoins, ce retard a été très bénéfique pour ces villes : tirant profit des expériences des villes anglo-saxonnes en la matière, en identifiant la liste des erreurs à ne pas commettre elles ont pu apparaître curieuses et créatrices et en mesure d'offrir une image originale dépassant le traditionnel mixage de la reconversion d'aires urbano portuaires.



Situation de la ville de Gênes

Source : L'atlas du monde

A cet égard, nous retiendrons comme point de départ le fait que le découplage ville-port est un phénomène complexe dans lequel les faits historiques, les cycles économiques, les progrès scientifiques et les mutations sociales se sont mêlés et réagi les uns sur les autres : envoûtement dont le phénomène urbain actuel est l'incarnation.

1- Magnificence et déclin du front portuaire à la ville de Gêne

Jusqu'au douzième siècle le port antique de Gênes se limitait à un lieu clos abritant les navires et le mouvement des marchandises. Les nobles de Gênes et les patriciens avaient pris le monopole du commerce lointain et local, ces grandes familles se sont installées dans le voisinage immédiat du port et participent amplement à son exploitation et son aménagement.

La trame urbaine résultante s'est marquée par le souci de domination que par le respect de la configuration physique du fait que les passages étroits et gardés rattachant les demeures au port permettaient un contrôle aisé et général des mouvements des navires.

Il est à noter que limiter l'interprétation de la trame urbaine aux seuls flux maritimes est insuffisant pour déceler la totalité de l'expansion de la ville. La morphologie urbaine est loin d'être uniquement subordonnée à la présence des fonctions portuaires ; la forme des forces politiques au pouvoir est beaucoup plus déterminante.

Après la perte de son hémogénie dans les territoires de l'orient, Gênes se ressaisit en entreprenant la conquête de l'occident et en s'appuyant sur les colonies déjà créées dans le monde hispanique. Le transfert du centre de gravité de ses activités accompagne une importante transformation de son économie qui de maritimo-portuaire passe en économie financière.

Cette ère des financiers génois engendre de profondes mutations dans les rapports ville / port ; le capital génois tend à évoluer sur les grandes places de l'Europe dans l'achat des propriétés foncières à Milan, Venise et autres villes européennes. L'activité portuaire est donc reléguée au second plan dans les intérêts de l'oligarchie détentrice du pouvoir de décision.

Ainsi la classe aristocrate abandonne progressivement la zone portuaire pour aller s'installer dans des demeures luxueuses dignes de leurs nouvelles richesses.

Ce déplacement est également induit par l'augmentation de tonnage des navires et de l'intensification des trafics et qui ont nécessité par la suite des fonds considérables pour l'entretien de l'outil portuaire.

Evolution du port de Gênes à travers l'histoire



fig1 : Gênes



fig2 : Gênes vers 1200



fig3 : Gênes en 1400



fig4 : le port de Gênes vers 1656



Gênes vers 1766



Gênes vers 1840



Gênes vers 1890



Gênes vers 1937

Source : G.B Progetti n° 7 , 1991

Le désintérêt de la classe dirigeante au port accentua la dégradation de l'image portuaire et on se contenta des donations et de la faible contribution de l'état pour moderniser le port, mais ces efforts timides n'étaient pas suffisants pour rendre à Gênes sa puissance maritime, il en résulte la séparation physique et sociale de la ville et de son port.

La classe privilégiée de Gênes se préoccupe de plus en plus de la qualité de l'environnement dans lequel elle décide de vivre, ainsi les riches génois s'installent sur les flancs de collines dominant les baies d'où ils jouissent d'une agréable vue sur les spectacles et l'animation qu'offrent la mer et le mouvement des bateaux.

Ces nouveaux comportements sont formellement à l'origine de l'essor des stations balnéaires du XIX^{ème} siècles.

2- Gênes : de la distension à la rupture avec son port

Avec le dessin d'une nouvelle carte géopolitique de monde du XX^{ème} siècle et le progrès technologique et logistique dans la gestion des activités maritimo-portuaires, le port de Gênes se présente comme un des enjeux primordiaux de la nouvelle politique du pays et en fonction des nouveaux impératifs nationaux qui subissent des interventions massives de la part de l'état.

Les travaux de modernisation du port connaissent de sérieux problèmes de financement les capitaux locaux étant fortement concentrés dans l'investissement immobilier ; en parallèle le secteur industriel connaît un développement considérable et opte pour une littoralisation de l'industrie , ce secteur est fortement lié à la puissance du capitalisme d'état ; une gestion centralisée est reléguée aux institutions de l'état laissant aux entrepreneurs locaux les activités commerciales et maritimes , ce qui n'est pas sans influence sur la triade ville / industrie / port génois . Par la suite la création d'un organisme autonome (le Consortium Autonome du Port ou CAP) ayant

pour mission la gestion du port et ce grâce à une administration du port disponible et restreinte , mais l'objectif tracé au départ (réconcilier les divers intérêts nationaux et locaux) n'est jamais atteint .

3- Le réaménagement de l'espace portuaire de Gênes :

3- 1- L'exposition « Christophe Colomb » un catalyseur pour le relance de l'économie urbaine

Au début des années1980, les autorités locales de Gênes proposent sa candidature au Bureau Internationale de Paris en vue d'organiser dans la ville natale du grand navigateur Christophe Colomb une exposition internationale consacrée au thème « Christophe Colomb, la mer et le navire » , cette exposition était pour eux une occasion de relancer la suprématie génoise en Méditerranée en matière de technologie de pointe dans le domaine maritime .

Les « Colombiane » - ainsi est nommée l'exposition - se veulent comme issue de l'immobilisme et une contribution à la requalification de la partie la plus délicate de la ville, néanmoins elles rencontrent des barrières relatives à la conservation du port et celle du centre historique d'une part, et d'autre part des contraintes de nature juridique des aires portuaires et des aires urbaines , ce qui complique l'établissement d'un plan directeur .

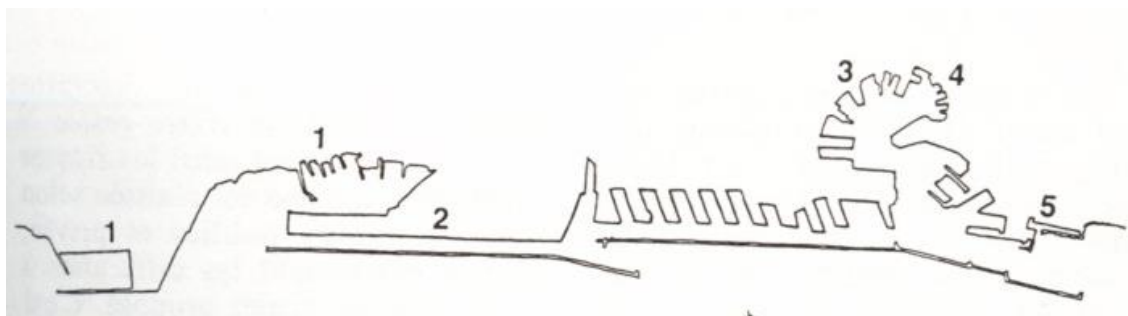
Cette situation a donné lieu à un instrument d'urbanisme inédit « le Piano Regolatore Generale » approuvé en 1980 et qui devrait constituer un cadre juridique apte à guider de façon organique le processus de transformation urbaine, mais avant sa mise en vigueur il s'avère dépassé et caduc car il ne pouvait apporter des solutions efficaces pour faire face à la régression du secteur de l'industrie et à la demande pressante du secteur privé en matière de réalisations immobilières tertiaires.

Ainsi les autorités chargées de l'urbanisme ont dû procéder à quelques variantes au plan en vigueur et parviennent à faciliter la réalisation des

opérations tertiaires proposées, et la ville se transforme en un véritable chantier.

En Juillet 1984, on procéda à l'approbation d'un plan général de réaménagement du port, ce document était destiné à rationaliser la répartition des activités maritimes et dégager les emprises portuaires susceptibles à recevoir les nouvelles fonctions.

PLan général d'aménagement du port de Gênes 1984

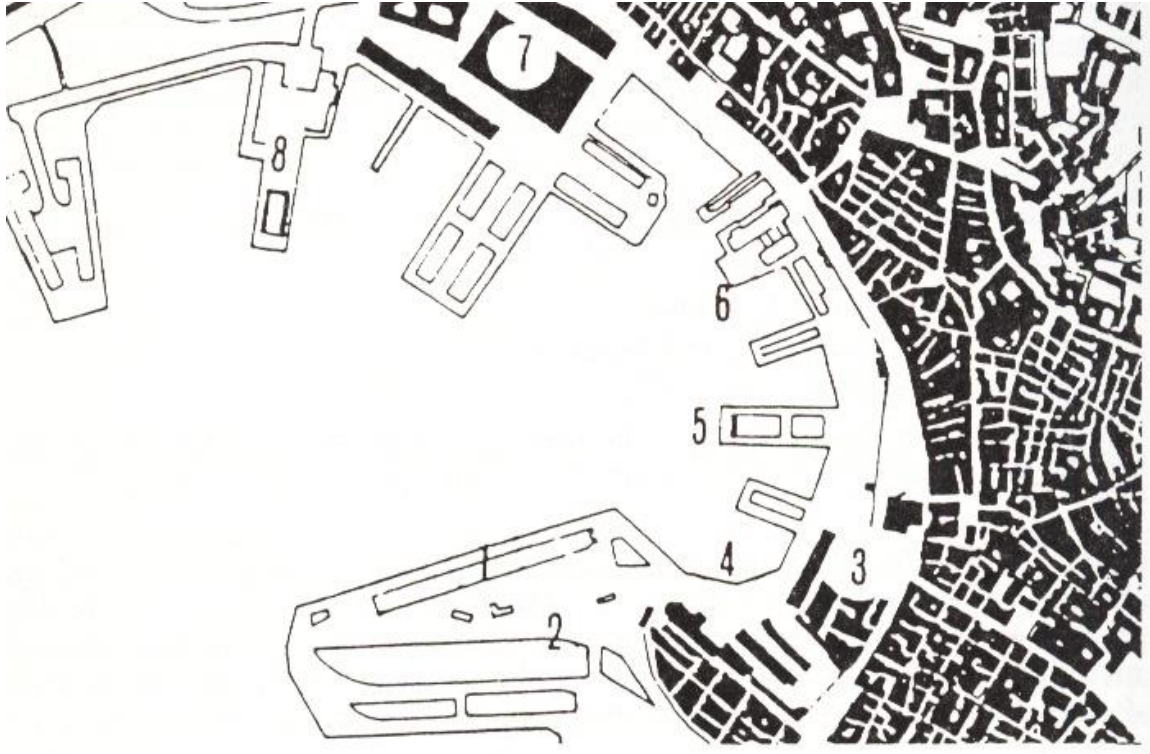


1. ports des marchandises
2. zone franche et aéroport
3. port de passagers .
4. port historique
5. pôle industriel, port de plaisance, centre d'exposition

A cet égard, le port et la commune parviennent à stipuler les destinations de cet espace central et en concluant un protocole d'accord en mai 1985 entre la commune et la région.

Programme des interventions dans le port historique de Gênes :

Equipement temporaires et définitifs



1. Magasin du coton : activités de recherche liées à la mer, centre de congrès
2. complexe polyfonctionnel.
3. Dépôt franc : les pavillons réhabilités pour les fonctions de l'expo 92 ; réutilisation prévues pour les fonctions urbaines .
4. Parc urbain.
5. Aquarium
6. Port de plaisance
7. Darse : pôle fonctionnel urbain, bibliothèque universitaire, institut nautique, activités culturelles, centre sportif.
8. Gare maritime : activités commerciales et directionnelles.

La « Commission Triporto » -qui rassemble la commune, la région et le port- introduit une variante au « Piano Regolatore Portuale » en vigueur et le soumet à l'approbation par les instances ministérielles en 1987 ; l'étude favorise hautement l'aire portuaire historique et opte pour l'épanouissement

des activités maritimes compatibles et complémentaires avec les activités urbaines déjà en place à savoir :

- Trafic de passagers (croisière, plaisance) et services d'accompagnement (accueil, commerces) ;
- Expositions et congrès ;
- Formations universitaires et centre de recherches du secteur maritime ;
- Activités tertiaires liées au port et aux commerces maritimes.

Ces actions se sont cristallisées selon les transformations observées :

- Démolition des barrières douanières et autres entrepôts sans valeur architecturale ;
- Reconversion des entrepôts du coton en hall d'exposition pour les défilés « le Mer et le Navire » ;
- Edification d'un centre de congrès ;
- Installation d'un aquarium semblable à ceux de Baltimore et de Boston ;
- Restructuration de la gare maritime ;
- Implantation d'instituts universitaires en rapport avec la mer : ingénierie navale, faculté d'économie et de commerce ;
- Restructuration d'un port de tourisme et structures d'accueil ;
- Hôtels, restaurants et boutiques.

3- 2-Le cadrage institutionnel préconisé

Dans le cadre des festivités de l'exposition internationale de Colomb 1992, il a été procédé à la promulgation de la loi spéciale n° 373 du 23 août 1988 et qui préconise les instruments de gestion et de financement pour la mise en œuvre de l'opération ; à cet égard on réserva un budget colossal dont 5% était consacré aux interventions dans le centre historique.

Cette loi stipule également la constitution de « l'Ente Colombo » - rassemblant la région, la province, la commune, le port et la chambre de commerce de Gênes -et qui avait pour mission la réalisation de la préparation, de l'organisation et du fonctionnement de l'exposition.

En mai 1989, la promulgation de la loi n° 205 relative à la coupe du monde de football et aux « Colombiane » permet à l'Ente Colombo d'approuver les travaux d'infrastructures nécessaires aux célébrations.

La gestion, le financement et la construction du port touristique ainsi que la restauration de la gare maritime ont été confiné à deux sociétés à caractère économique (le Porto Storico S.P.A et la Stazione Marittima S.P.A) regroupant le port et quelques opérateurs économiques .

Le financement de nature privé de ces deux opérateurs est basé sur la concession de construction et de gestion aux sociétés jusqu'à l'amortissement total des investissements réalisés.

La mise en œuvre des instruments prévus par les lois n° 373 du 23 août 1988 et n°209 mai 1989 a été un moyen très efficace pour atténuer les lenteurs permanents des prises de décisions et ce grâce aux prérogatives et compétences de l'Ente Colombo .

Il va sans dire et comme le confirment plusieurs auteurs que de telles démarches n'auraient jamais pu aboutir sans les orientations urbanistiques de la « Commission Triporto ».

Le nombre des visiteurs aux « Colombiane » s'est avéré en deçà des prévisions arrêtées au départ, les journaux locaux et nationaux ont affiché des avis pessimistes quant au succès des opérations menées .Il est à souligner que les annonceurs aient fini par confondre propagande médiatique et valeur réelle de l'événement .

Il est certain -et malgré le succès relatif de l'exposition- que la reconversion du port historique constitue à la fois une réelle contribution à la requalification d'une partie de la ville , et un catalyseur d'une véritable réflexion sur l'état actuel et le devenir de l'économie urbaine.

4- Effets du réaménagement des espaces portuaires délaissés

4-1-Le dessin d'une nouvelle centralité urbaine

Dans le contexte européen , la question de centralité se présente comme une question primordiale pour le devenir des villes portuaires italiennes ,voire méditerranéennes , contrairement aux villes nord-américaines comme Boston et Baltimore qui ont conçu leur stratégie de redéveloppement des fronts d'eau autour d'une notion de centralité à caractère récréative, commerciale et culturelle, le dessin d'une autre centralité à Gênes s'articule autour des fonction directionnelles, administratives et financières. Elle prétend d'une manière objective à concentrer autour du site portuaire historique les services urbains, les activités économiques tertiaires, ainsi que les centres de recherches universitaires.

Les équipements de type culturel et de loisirs ne sont pas exclus à Gênes , mais l'effet pionnier de ce type d'équipements est subordonné à celui des centres historiques et à leur éventuelle mise en valeur.

4-2-Le devenir du centre historique

La régénération des centres historiques est présente dans la majorité des grandes villes portuaires du bassin méditerranéen, les quartiers historiques situés en frange du site portuaire présentent des caractéristiques communes à savoir la dégradation du cadre bâti et du cadre de vie.

La reconversion du port de Gênes a été réalisé sans qu'aucune attention significative ne soit accordée au centre historique malgré la surpopulation alarmante que connaît le centre de Gênes actuellement (30 000 habitants)

En Italie, il existe uniquement deux plans de protection des centres historiques et qui concernent Bologne et Palerme ; présentant de véritables gisements culturels, le centre de Gênes en mériterait un de façon indubitable.

En absence de tels instruments, la municipalité de Gênes a initié naguère des opérations ponctuelles visant la restauration de quelques édifices comme celle du « Palais Ducal » et de la reconstruction du théâtre Carlo Storico (ex salle d'opéra) sous la responsabilité de l'architecte Aldo Rossi

Il est évident qu l'intervention dans le centre historique est une opération extrêmement délicate. Intervenir dans ces quartiers signifie trouver de nouvelles zones de résidences pour la population qu'on devrait déloger, or à Gênes la crise du logement n'avantagera sûrement pas une telle démarche.

4-3-Le devenir des zones industrialo portuaires

Dans cet éventail de reconversion des zones industrialo portuaires, il est vital de considérer les transformations des compagnies pétrolières génoises ; à cet égard les firmes pétrolières ont élaboré un programme de restructuration et d'intégration de nouvelles activités qui dégage trois grands espaces.

Lancé en 1987 par les autorités locales, le projet « Viva Genova » propose une opération de reconversion qui se basera sur diverses activités : parc scientifique, équipements sportifs et autres infrastructures urbaines.

La prise en charge des zones industrielles situées sur la façade côtière de la ville donne naissance à une nouvelle catégorie d'opérations de réaménagement des fronts d'eau. Les transformations des productions

industrielles survenues à l'échelle planétaire posent actuellement le problème du devenir de vastes aires délaissées.

Conclusion

Si la situation génoise en matière de financement et de proposition repose sur le classique partenariat public-privé, le rôle de l'organe portuaire doit être considéré avec attention. Ainsi, loin de constituer une barrière majeure au changement, le port de Gênes – conscient de la valeur de ses terrains- agit avec sensibilité à la disposition des opérateurs privés à investir dans l'immobilier, il est l'acteur principal du processus de revitalisation du port historique.

Les transformations opérées dans le port historique de Gênes constituent une illustration magnifiée à la volonté de créer une nouvelle image entre deux territoires qui sont la ville et le port.

Néanmoins le centre historique situé à proximité du port de Gênes pose un problème d'interprétation : il souffre d'une sérieuse négligence de la part des instances locales.

La crainte d'opérer dans la zone en raison d'un équilibre existant présente un blocage considérable dont les conséquences se répercutent sur les quartiers environnants. A Gênes, l'état d'urgence et les décrets exceptionnels ont fourni des prétextes aux dirigeants pour interférer à demain l'amélioration des conditions de vie dans le centre classique.

D'une manière globale, le rapport ville / port se présente en terme plus général : celui de rapport agglomération / espaces littoraux. La composante mer souffre d'une constante soumission aux seules logiques de la production industrielle.

De ce fait, il semble nécessaire de redéfinir une nouvelle limite urbaine non seulement sur les quais mais sur tout la bassin méditerranéen.

CHAPITRE SIXIEME

LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT D'UNE VILLE HISTORIQUE PORTUAIRE

1- Le contexte global

Définir les principes d'aménagement d'une ville portuaire historique nécessite une approche globale préconisée, ces principes doivent s'inscrire dans les options d'aménagement du linéaire côtier où l'échelon formé par la ville et ses entités structurantes doit être saisi avec une optimisation de chaque entité et des nouveaux rapports qui se rétablissent entre elles.

La ville portuaire est un chaînon essentiel dans la structuration du schéma d'aménagement du territoire, sa position dans la hiérarchie de l'armature urbaine détermine son rôle de ville relais entre son rayon d'influence et les échelons supérieurs (métropoles et grandes villes portuaires).

Le schéma général d'aménagement du territoire tente d'infléchir les tendances à la littoralisation, à la saturation et la pollution de la frange littorale ; à ce point de vue la promulgation de la loi 02-02 du 5 février 2002 relative à la protection du littoral et de sa valorisation préconise l'intégration de la dimension littorale dans les préoccupations de l'aménagement du territoire en Algérie et renforce le clivage intérieur / littoral.

Ce nouveau paysage du territoire maritime nécessiterait certainement une recomposition de l'armature urbaine et une redéfinition du système de

réseaux, nous nous limiterons à plaider en vue de revitaliser le réseau des villes historiques portuaires, objet de notre étude.

Les principes généraux de la politique d'aménagement du littoral doivent porter sur :

- freiner la croissance spatiale des principaux pôles littoraux en transférant leur expansion sur les sites de villes moyennes et petite ville de l'intérieur
- le linéaire côtier encore vierge devra être protégé, géré pour être soit conservé soit mis en valeur.
- La création d'organismes publics ayant pour mission la gestion des espaces littoraux les plus sensibles ou présentant un intérêt
- Protéger et revaloriser les milieux à haute valeur naturelle ou historique.

La protection du littoral ne porte pas uniquement sur des interdictions, car la sanctuarisation du littoral équivaut son anéantissement d'une manière latente. Or la gestion active et la mise en compatibilité des activités en présence constituerait une étape importante dans la reconsidération de ce patrimoine.

1- 1- Maîtrise du foncier

Etant un espace très convoité, le littoral est le théâtre d'enjeux multiples où la spéculation foncière bat son plein. Toute volonté de maîtrise de l'urbanisation présuppose une politique foncière viable et prospective.

A cet égard, il y a lieu de :

- Mettre en place des techniques juridiques qui protégeraient les terrains appartenant à l'état et aux collectivités locales ;
- Décentralisation des décisions en matière de gestion foncière ;
- Empêcher les opérations de mitage des unités naturelles ;

- Recenser pour délimiter et protéger les espaces naturels sensibles dans des réserves naturelles.

1-2-Instruments d'urbanisme et d'aménagement de spécificité

La mise en place de nouveaux outils d'urbanisme et d'aménagement s'avère vitale pour une meilleure gestion du littoral à savoir :

D'une part A l'échelle territoriale ; Il y a lieu de prévoir un schéma général d'aménagement du littoral couvrant le linéaire côtier et développer différents scénarios de développement à différents termes, et préconiser une politique de tourisme se basant sur les nouveaux concepts de tourisme (écologique et culturel ...)

D'autre part à l'échelle régionale ; la mise en place des plans régionaux spécifiques aux côtes, les études opérationnelles (POS et plans de restructuration) doivent répondre et s'inscrivent selon les orientations de ces derniers. Les terrains à protéger doivent subir des actions permanentes en faisant recours aux mesures réglementaires telles le droit de préemption, les servitudes...

2- Contexte urbain

2-1- Le port, catalyseur d'une réaffirmation de l'identité maritime

La vocation première du port est la mise en contact entre deux domaines de circulation l'un maritime et l'autre continental, de la même manière que la ville, l'apparition du port dans les villes côtières historiques remonte aux mêmes temps ; leurs genèses se confondent.

Les ports ont occupé d'autres emprises foncières plus adaptées à leur développement délaissant des friches industrielles nées des crises structurelles de l'économie portuaire confirmant la rupture ville port.

Dans les métropoles portuaires, les quartiers avoisinant le port prennent une signification particulière et sont le support de la personnalité de la ville, ils représentent des lieux d'histoire et d'architecture, lieux de fixation des populations et de métissage ethnique.

La situation qui prévaut dans les villes moyennes est de nature autre ; le port ne constitue pas une entité dépendante et suffisamment forte , mais sa reconquête restituerait à la ville ses dimensions et valeurs historiques , culturelles, économiques et urbaines..

Suite à des mutations technologiques portuaires, la juxtaposition spatiale de l'ancien tissu et du port constitue un processus de scission et de dissociation entre le port et la ville.

Ce découplage a conduit à la forme actuelle de ce rapport figé et fondement de conflits (pollution et manque d'hygiène, bruits...), d'autant plus que la frontière entre la ville et le port n'est pas tangible, bien qu'elle est vécue par tous, usagers du port et citoyens. Le rapport entre eux est un rapport d'exclusion du fait cette rupture spatiale, fonctionnelle et architecturale.

La problématique du rapport ville / port se pose en terme de reconsidérer d'une manière globale les rapports entre ces deux entités dans une nouvelles vision intégrant les fonctions actuelles de l'espace portuaire et les formes nouvelles des fonctions urbaines.

Le port conditionnerait la fonction urbaine, il constituera un espace où se convergent les activités liées à la mer et dont la fonction urbaine n'est jamais exclue.

La reconsidération et la reconquête des espaces portuaires équivaut à établir de nouveaux rapports entre la ville et le port, ceci par la redynamisation des échanges qui existaient entre eux.

Plusieurs activités accroîtront l'attractivité du port qui doit regrouper une gamme d'équipements hiérarchisés, diversifiés et complémentaires ; la ville trouverait son prolongement dans l'aire portuaire d'où généreraient des pratiques et une ambiance qui assureraient la pérennité de leur interdépendance.

Ces équipements représentent la dimension urbaine qui réintègre la ville en milieu portuaire ; l'introduction d'autres utilisateurs masquera le caractère trop technique et confirmera une forme de socialisation des différentes aires portuaires.

Les équipements de nature touristique, l'hôtellerie et ses annexes de vente et d'exposition relatives à la navigation, la pêche, à la faune et à la flore marine, à l'histoire marine, à la vulgarisation et initiation aux différentes techniques liées aux activités maritimes...restitueront la dimension sociale au port, qui espace répulsif redevient un véritable espace de vie.

En outre , les lieux de rencontres tels les établissements gastronomiques (surtout liés à la consommation des produits de mer) , les terrasses, les cafés où le paysage portuaire constituera un fond renouvelé sans cesse contribueront à recoudre une réalité spatiale quasiment disloquée.

La valorisation de l'espace portuaire répondrait à une double préoccupation : développer le potentiel touristique tout en fusionnant de manière optimale le port et la ville.

Ainsi aménagé, le port échappera à l'image de « vitrines urbaines » plaquée sur l'agglomération, il est plus qu'organiquement intégré à son tissu et à son fonctionnement.

Par ailleurs, la réhabilitation des éléments spatiaux relevant de l'aire portuaire n'est pas sans effets sur la reconsidération de la façade portuaire :

Le quai : le quai d'un port est l'homologue d'une scène de rue d'une ville, il est espace de vie et de convivialité où s'exprime un mode de vie caractéristique des mœurs et des pratiques des peuples de la mer.

Le phare : le phare et ses mobiliers urbains (escaliers, jetée, brise vagues, embarcadères,...) confine au port un caractère de lieu de tentation ; l'attrait d'un paysage nocturne relève de la mise en scène lyrique : un spectacle chargé d'émotions et de rêves.

Le port de plaisance : la plaisance pour un petit port est précieuse, elle est en même temps indispensable pour l'activité touristique.

Le port de plaisance amplifie l'attractivité des espaces portuaires et constitue un cadre exceptionnel pour les plaisanciers et la population estivante .

L'esplanade : elle assure le prolongement de la ville vers le port, et où la signification de la dialectique port ville atteint son apogée .

L'esplanade reliée à la ville donnera lieu à un axe d'ambiance et d'animation urbaines dont la finalité est le prolongement de la perspective ouverte jusqu'à la ligne d'horizon.

2- La ville historique : un héritage chargé de significations

2-I- Le site et la situation

Ces deux termes ne doivent pas être confondus, la situation désigne les conditions générales de l'environnement d'une ville ; le site, le lieu précis où s'est faite l'implantation initiale .

Le site n'a souvent plus guère qu'une valeur historique, l'extension de la ville s'est faite à partir de lui mais elle l'a entouré, dépassé, transformé et parfois

même abandonné. La situation, au contraire a une valeur plus permanente que les siècles ont contribué à mettre diversement en valeur- Conserver les silhouettes, les formes, les textures, les couleurs

La situation est presque toujours liée à une facilité de communication soit pour l'exploiter (ville commerçante, ville administrative), soit pour la bloquer (ville de défense).

La naissance des villes correspond à trois motifs possibles : l'économique, le politique, la défense (le troisième peut être un sous aspect du second) Ainsi chaque cité se trouve marquée dès son origine et souvent de manière indélébile par le choix initial.

Les motifs économiques sont divers et suscitent des discussions ; les principaux carrefours, les ports maritimes ou fluviaux, les lieux de contacts privilégiés par nature rassemblent tous ceux qui profitent des échanges et c'est ainsi que naissent et se développent les villes que Pirenne –cité par Jacqueline Beaujeu-Garnier – a dites « filles du commerce ».

La concentration des populations induit la création des services, ainsi sont nées et ont fonctionné beaucoup de villes du vieux monde depuis des siècles.

Le site en tant que lieu est toujours lié à l'histoire humaine ; ses particularités sont déterminants pour la genèse d'une ville notamment les ville côtières ; Pierre Von Miess écrivait : « Observons –le bien et étudions son histoire avant de projeter, c'est notre devoir et notre chance, car dans sa genèse, sa structure formelle et ses significations, nous trouvons les stimulants les plus puissants et la matière la plus enrichissantes pour le projet de l'avenir »

Pour les villes portuaires, le littoral constitue un obstacle et impose une expansion urbaine linéaire et orientée vers l'intérieur. Ces sites ne constituent

pas des contraintes insurmontables mais se maintiennent malgré les destructions massives dont ils ont fait l'objet (tremblement de terre, bombardement, raz de marée)

La particularité des sites littoraux leur attribue un degré de force imposant une série d'objectifs :

- Collationner les entités fondamentales du milieu physique ;
- Identifier les difficultés rencontrées quant à la conservation de l'unité de l'ensemble du site ;
- proposer des réponses aux exigences des nouvelles vocations et fonctions conférées au site ;

2-2- Le centre historique

Dans notre pays, le centre historique correspond le plus souvent au noyau colonial dont la lecture de son tissu urbain a perdu ses repères originels sous l'effet d'un urbanisme de juxtaposition. Ce centre historique a subi des dégradations et des fragmentations que seule – en matière d'opérations urbanistiques susceptibles d'ébranler ce phénomène- la rénovation nous semble apte à infléchir ce processus.

Toute action menée sur les tissus anciens doit obéir à quelques recommandations déterminantes à savoir :

- Répertorier et dresser des états de lieu des édifices relevant de l'intérêt historique, culturel et cultuel en vue de leur intégration ;
- Etablir méticuleusement un cahier de charge pour toute opération sur le tissu ancien ;
- Préconiser une assistance technique et matérielle aux citoyens ;

- Stopper toute action de dégradation symbolique ou physique des édifices ;
- La remise en valeur des espaces naturels (horloges, vigies, cimetières...) en vue de la restitution de leur valeur symbolique.

2-3-Le plan urbain

Le choix d'un tracé urbain est dicté par le site lui même ; la position du port le décrète et le commande également.

Le tracé urbain d'une ville littorale doit s'appuyer sur l'optimisation des rapports symbiotiques entre les différentes entités urbaines ; la structuration de l'espace urbain est établie par la combinaison de ces entités qui regroupent des éléments non négligeables susceptibles d'assurer une utilisation rationnelle du paysage marin (perspective sur la mer) et un micro climat.

D'autres formes de structuration de l'espace peuvent mieux révéler les qualités urbaines ; la création d'un système d'articulation non conflictuel avec d'autres formes permet de régler la répartition de l'ensemble, l'organisation radiale où les percées sur la mer sont orientées en fonction des points du site lui même, ces percées mettraient en valeur les angles et les ouvertures sur le port, la baie et autres éléments naturels qui susciterait de l'intérêt.

2-4- La ville en cours

La partie fuyante de la ville en cours concerne les tissus informels qui obéissent à leur propre logique, et qui est souvent opposée aux instruments d'aménagement et d'urbanisme en cours et encore plus avec celle de la ville historique. La séparation de ces deux entités confinerait le caractère de ville bis de l'entité en cours de formation.

Pour atténuer l'effet de cette dichotomie, on propose les actions suivantes :

- La prospection d'une fédération entre les deux tissus par le biais d'espaces collectifs, structuration de la voirie et de son mobilier, accentuation sur les perspectives ;
- Procéder à la greffe d'un tissu qui pourra rétablir une continuité visuelle, spatiale ;
- Prévoir des études de sites pour dégager les typologies adéquates du point de vue volumétrique, reculs par rapport aux voies de communication et par rapport aux axes visuels ;
- Intégrer des équipements de manière à générer les échanges entre la ville historique et ses entités satellites et donc atténuer l'effet de « cité dortoir».

2-4 -Les espaces publics

Les espaces publics constituent des éléments essentiels dans la composition urbaine, et est un des principaux facteurs de la requalification de la ville et de la dynamisation de son image.

Mettant à profit la présence du port et de la ville , les espaces collectifs doivent être disposés sous forme de cours urbaines et des lieux d'animation .

Ces jalons orientés sur le port et le front de mer permettront une meilleure circulation d'air.

2-5- Des équipements

Les équipements d'annexe traduisent les besoins quotidiens divers de la population , l'implantation de ces équipements se fait selon des normes de programmation urbaine (grille des équipements) établie en fonction des conditions socio économiques et politiques de la société en place.

D'autres équipements, désobéissant à la grille pré établie et aux normes présentent des spécificités culturelles (musée , théâtre....) , administratives, de recherche et historique .

La présence de la mer se traduit sous plusieurs formes, la mise en valeur de cet élément naturel aide à la confirmation de l'identité maritimiste, ceci se cristallise par la proposition des programmes d'équipements et d'espaces spécifiques (musée maritimes, musée épigraphique , marché de poissons...) ; un choix judicieux de leur implantation renforcerait le caractère de centralité urbaine que la présence du port a déjà décrété.

Les espaces naturels sauvages peuvent être considérés eux aussi comme des équipements, ils doivent seulement garder leur état sauvage et lutter contre l'artificiel.

2-6- les sites archéologiques

la ville historique renferme des chefs d'œuvres archéologiques qui constituent un tribut aux différentes investigations .

Au delà de la dimension historique, ces vestiges contribuent significativement avec d'autres richesses patrimoniales pour confiner plus de profondeur à l'identité et à l'histoire de la ville. Ils peuvent constituer également un atout touristique certain ; la mise en valeur de ces sites et leur intégration dans l'espace touristique de la ville doit s'appuyer sur la création des limites physiques entre ces sites et les autres zones de développement. p

3-La dialectique mode de vie et ville/port /front de mer

La ville ortuaire historique se particularise de la ville portuaire récente par son historicité ; la combinaison de plusieurs faits historiques se matérialise sous forme de tissus urbains, de pratiques et de coutumes. Le mode de vie peut se confirmer à travers les éléments symboles de la mer et du port et les armoiries qui déterminent l'histoire de la ville et de son arrière pays. La gastronomie locale ancienne, l'artisanat et les pratiques ancestrales confirment et perpétuent les valeurs identitaires et culturelles.

Le front de mer est la façon à la ville d'aller à la rencontre de la mer, il n'existe que par rapport à un front urbain. C'est un espace structurant parallèle au rivage qui favorise la conjonction de plusieurs desseins du tracé urbain (recherche de perspectives urbaine, microclimat ...).

La combinaison de données relatives au triptyque tissu ancien / port / front de mer peut appuyer une bonne formulation de la composition urbaine ; construire au bord de l'eau est aujourd'hui un objectif stimulant de l'urbanisme des villes littorales : la composition urbaine de la ville historique résultant de la combinaison de des trois dimensions intra urbaines – qui sont le tissu ancien , le port et le front de mer- ne peut être déterminée harmonieusement que si chaque entité est définie par ses caractéristiques spatiales, fonctionnelles et paysagères propres pour que la jonction avec d'autres entités soit lisible et marquée spatialement (introduction d'espaces de rencontre, mobiliers urbains...) ou symbolique (points d'appel...).

Pour une architecture de la ville méditerranéenne

Vivre la ville côtière d'aujourd'hui suppose pour thèse la permanence du contact avec la mer, il peut constituer un confort visuel, physique (fraîcheur et bon ensoleillement) et même psychologique (perspectives ouvertes sur des horizons lointains) .

Si cette ville renferme en elle plusieurs entités différentes dans leurs exigences et leurs fonctions si complémentaires , confirmation du particularisme de leur cadre de vie urbain , il y aurait au moins autant d'entités que d'architectures , leurs spécifications, la maîtrise des variations de leurs spécificités , l'élaboration d'une logique d'intégration de ces architecture et la recherche de leur harmonisation sont autant d'axes de recherches académiques et opérationnelles pour chaque cas de ville.

L'architecture domestique méditerranéenne recommandera l'ancrage dans le terroir avec l'utilisation de matériaux locaux (brique, pierres taillées, tuiles ..) des couleurs locales , d'éléments de façade (arcs, voûte, moucharabieh..) et des textures spécifiques, soit une architecture organique où le parcellaire irrégulier, des formes introverties, des passages couverts... semblent être dictés par la volonté de fusionner les habitations entre elles pour dégager des espaces communautaires que seule la communauté pourra revendiquer.

Les contrastes générés sous forme de dualités antagoniques : clair / obscur , ensoleillé / ombragé , couvert / découvert , large / étroit ... matérialisés par le choix judicieux d'élément qui confirment le principe de l'hiérarchisation , sont voués à l'omniprésence du soleil.

CONCLUSION GENERALE

L'avenir des villes portuaires historiques se trouve malencontreusement scellé, elles auront connu pratiquement les mêmes parcours historico urbains et les mêmes situations socio économiques et urbanistiques. Ces villes sont en mesure de revendiquer à juste titre la pérennité de la magnificence de leur différence.

Ces villes vivent la négation de leur histoire : les espaces naturels, la côte dans son ensemble , le site , la forêt et le mitage des zones sensibles font penser que leur architecture fait partie des priorités évitables.

L'aménagement d'une ville portuaire historique peut se révéler complexe car il peut déchoir des habitudes stéréotypées, de ce fait il faut lui restituer toute sa mémoire et lui garder son authenticité. Il s'avère aussi vital de mettre en valeur ses attributs et particularité de site, de cristallisation de civilisations urbaines, sa morphologie, ses fonctions et ses caractéristiques propres , sa culture et la mansuétude de ses pratiques. Toute intervention concourt à la confirmation de ces spécificités et non à leur dévoiement.

Dans cet esprit, nous avons tenté de requalifier le port dans son rôle imminent urbain, nous avons toujours eu la conviction que le port peut suppléer la ville dans l'établissement d'une nouvelle centralité, au même titre d'ailleurs que l'espace front de mer car la vie du port est par nature internationale, et il en faut gérer les constituants en regardant toujours au delà de l'horizon marin. Là est la première qualité de la communauté portuaire : chacun de ses membres doit accepter volontairement son insertion dans un ensemble, dans un concret d'activités diverses dont l'objectif est d'arriver au bon fonctionnement du port, et ce serait impossible sans la maritimisation profonde de chacun de ses

partenaires .La ville conjugée où vivent ces professionnels ne peut pas ne pas en porter l’empreinte.

Ce sont là les éléments d’une écologie sociale des bordures maritimes et des ports, plus précisément et selon une définition plus technique, celle ci est l’étude objective des conditions d’existence et des interactions entre le milieu et l’homme. La maritimisation est alors l’expression du degré de pénétration des influences maritimes dans l’existence quotidienne de cet homme ou de ces groupes, et dont il résulte un modelage du rythme journalier, du style d’occupation de la vie personnelle et familiale ...

Cette maritimisation est nécessaire au bon déroulement des activités littorales et portuaires parce qu’elle la compréhension individuelle et collective des nécessités qu’impliquent de telles activités.

Il apparaît qu’il y a bien une écologie sociale particulière aux gens de mer et des littoraux , il faut prendre conscience maintenant d’une façon plus concrète , dans la diversité des cas spécifiques, au sein de la maritimité générale.

A cet égard, et renonçant aux canons bureaucratiques centraux qui instituent des instruments de gestion spatiale et foncière de manière identique, et en préconisant des outils spécifiques susceptibles de prôner un aménagement spécifique à cette catégorie de ville en vue de lui garantir la promulgation de nouveaux concepts notamment celui de développement local qui découle du concept de développement durable.

ANNEXE

Voilà un extrait d'un mémoire adressé au ministre de la guerre français sur la ville de Gigelli par monsieur le chef de bataillon Ville neuve daté le 26 Juillet 1841 :

« Avantages particuliers de la position de Gigelli :

Discussion des travaux les plus importants à exécuter pour l'amélioration immédiate de cette position :

- Description du port : *facilité de l'améliorer en profitant d'une jetée naturelle de rochers.*

Gigelli est situé sur un rocher avancé en mer, réuni par une langue de 700 mètres à l'est , une jetée naturelle qui est interrompue à la surface de la mer par des inflexions profondes, et se termine par un bloc d'une superficie de 100 mètres de diamètre

La facilité de faire un bon port à Gigelly a séduit tous ceux qui ont porté leurs regards sur cette côte, et l'on y trouve des ruines des établissements que divers peuples ont formé, les plus nombreuses sont celles de l'établissement des romains, les récentes sont celles du fort qui fut bâti par l'amirale Duquesne sous Louis XIV, pour la protection du commerce.

Les ports les plus voisins de Gigelly, sont Bougie à l'ouest, Collo et Stora à l'est .La difficultés de communications sur tous cette côte bordées de montagnes fort élevées, fait de Gigelly à peu près indispensable pour toute la partie du pays.....

Ainsi, dans ce moment , l'amélioration du port de Gigelly, y amènerait un commerce assez considérable par les indigènes, résultat important pour la pacification du pays.....

Le rocher sur lequel est située la ville actuelle, ne présente pas une assez grande étendue pour un établissement de quelque importance.

Son isolement et la facilité de s'y défendre, ont décidé à y concentrer, depuis fort longtemps les habitations.

En avant de la ville, s'étend, sur le bord de la mer, une petite plaine, d'une largeur moyenne de 800 mètres ...

L'occupation de ces collines est indispensables pour éloigner hostilités de la place, et donne la faculté de porter les constructions de la ville, dans la plaine avec la même sûreté de la défense, si les besoins de la population exigeaient un accroissement de terrain pour les constructions.....

C'est une propriété importante de cette position, de permettre l'extension de la ville dans la plaine, suivant la force de la population sans rien changer au système de protection extérieure

Il n'est pas inutile de remarquer que les matériaux de construction abondent, la pierre est partout sous la main, les Kabyles font de la chaux, des tuiles et de briques à très bon marché. Enfin le bois est à proximité, toute la côte de Gigelly à Bougie est couverte de forêts, qui sous la dominance Turque, fournissaient à Alger, presque tous les bois de construction .

Nécessité de conduire en ville les eaux de la fontaine dite de l'oasis :

La ville romaine recevait l'eau d'une source excellente et très abondante en toute saison, qui se trouve à 1800 mètre de la ville actuelle. Actuellement les eaux de la fontaine forment un ruisseau qui coule en dehors des collines voisines et se jette à la mer à 3000 mètres à l'ouest de Gigelly. Depuis longtemps la ville ne reçoit plus ces eaux, et s'alimente par les puits et une source très faible qui est à la porte de la ville.

C'est donc, un premier besoin, on peut dire une condition vitale, pour la ville, que de lui rendre la jouissance de la source que les romains avaient eu soin d'y conduire, ainsi que le démontrent les ruines d'un immense réservoir.

Le réservoir alimenté principalement par les eaux de cette fontaine, assurait en toutes saisons l'approvisionnement d'eau pour la ville ...

Le besoin de conduire les eaux de cette source à la ville a été reconnu urgent. La dépense ne serait pas considérable, mais l'état d'hostilité du pays a empêché jusqu'à ce jour de s'occuper d'autres soins que de ceux de la défense militaire proprement dite .Il me paraît que ce travail est aussi nécessaire que celui qui garantirait contre une attaque de l'ennemi.

D'après ce qui précède, il serait donc nécessaire dans l'état actuel du pays, pour donner de la valeur à l'occupation de Gigelly, de la rendre aussi facile que possible, d'exécuter les travaux suivants :

-Amélioration du port, en joignant entre eux les rochers qui se projettent sur une même ligne, à l'est de la ville.

-construction d'un aqueduc pour en conduire en ville les eaux de la fontaine dite de l'oasis.

-Construction d'un fort sur la position qui domine la ville à l'ouest .

Ce fort doit contenir la caserne et les principaux magasins.

Ces travaux sont essentiels pour donner de la vie et du mouvement à Gigelly

Domaine, Immeubles sous le séquestre, Concessions :

Lors de la prise de Gigelly, un arrêté du gouverneur général mit sous séquestre tous les biens des habitants qui ne seraient pas rentrés dans la ville à

une certaine époque , le domaine représenté par le génie militaire, prit possession de ceux que ces immeubles qui étaient nécessaires en service public. Par plusieurs décisions particulières du gouverneur général, quelques uns de ces immeubles furent restitués aux propriétaires rentrés en ville,...

Il en résulte que beaucoup d'abus ont eu lieu, c'est à dire que la plupart des immeubles séquestrés ont été vendus ou loués à long terme, à des européens sans que la séquestre ait été levée.....

Il serait utile d'établir un contrôle des immeubles de la ville pour ratifier ou annuler les transactions, suivant ce qui paraîtra juste

Il a environ 300 immeubles à Gigelly. Il faut que ce travail soit fait par un agent du domaine. Jusqu'à ce jour, les concession de terrain n'ont point été autorisées, il faut s'en abstenir jusqu'à ce que l'on ait complété la défense de la place par la construction d'un fort caserne sur la position dominante à l'ouest, ou jusqu'à ce que l'on se décide aux travaux nécessaires pour l'amélioration du port, car il deviendra alors, absolument indispensable de donner plus d'extension à la ville.....

Aussitôt que le moment sera venu, il faudra concéder gratuitement ou à peu près, les emplacement nécessaires pour les constructions. La nouvelle ville se bâtera très promptement. Il serait à désirer que l'on pût déjà porter les constructions au dehors de la ville actuelle, car la population et la garnison sont trop accumulées sur le petit espace de terrain de l'ancienne ville. Cet encombrement, l'infection du conduit d'immondice , et l'insalubrité des eaux de puits, pendant l'été sont les trois causes principales des maladies.

Aussitôt l'on voudra organiser convenablement l'établissement de Gigelly, les diverses causes de maladies disparaîtront c'est un attrait assez puissant pour hâter les décisions sans les quelles cette malheureuse position restera

longtemps dans la misère, tandis que par quelques effort, ou peut lui donner très promptement un mouvement sensible vers une situation prospère »fin de citation

RESUME

L'Algérie évolue dans une sphère méditerranéenne et dans des profondeurs historiques et culturelles anciennes. La culture ainsi accumulée à travers les âges continue de marquer le quotidien de notre société et mérite d'être mieux connue et préservée.

A la lumière des constats et analyses menés sur le cas de Jijel, ville portuaire à soubassement historique assez profond, on peut dire que plusieurs facteurs ont concouru à la genèse de cette ville à savoir la présence du port et celle de la mer qui ont conféré à la région des potentialités économiques et des particularités certaines (histoire, cadre de vie, paysage....)

Nous essayons à travers ce mémoire de démontrer qu'un aménagement efficient de la ville portuaire historique impliquerait :

- La mise en place des instruments d'aménagement et d'urbanisme complémentaires et spécifiques.
- Une politique foncière adéquate.
- La promotion d'activités nouvelles compatibles avec l'activité portuaire.

A une échelle urbaine, plusieurs actions s'avèrent nécessaires notamment :

- L'articulation du centre historique et de la ville en cours.
- Le remembrement de la ville qui passe par la reconquête et la requalification des entités intra urbaines qui sont le port et le front de mer.
- La promotion du tourisme urbain par l'amélioration et la revitalisation du centre historique.

Mots clé :

civilisation maritime- ville portuaire historique- aménagement spécifique- présence de la mer- littoral- la méditerranée.

ملخص

- تتطور الجزائر في دائرة متوسطة وفي أعماق تاريخية وثقافية قديمة. الثقافة المتراكمة بهذا الشكل عبر مختلف العصور ، تواصل طبع الحياة اليومية لمجتمعنا، مما يجعلها تستحق كل المعرفة و تستلزم المحافظة عليها.

على ضوء الملاحظات والتحليل المجراة على مدينة جيجل (المدينة المرفئية التاريخية)، نستطيع القول أن هناك عدة عوامل ساعدت على نشأة هذه المدينة وخاصة وجود الميناء والبحر اللذين أعطيا للمنطقة امكانيات اقتصادية هائلة وبعض الخصوصيات (التاريخ – محيط الحياة – المنظر - ... الخ).

نحاول من خلال هذا البحث أن نبرهن أن التهيئة العمرانية الحقيقية للمدن المرفئية التاريخية تتطلب

ما يلي :

- وضع آلية جديدة ومكملة للتهيئة العمرانية المعمول بها.
- وضع سياسة تحكم العقار بطريقة مضبوطة.
- ترقية وتشجيع نشاطات ملائمة مع نشاطات الميناء.
- على المستوى الحضري يستوجب القيام بعدة عمليات جديدة تتمثل في:
- ربط وسط المدينة التاريخي مع التوسعات العمرانية الحديثة .
- توحيد مخطط المدينة مع إعادة فتحها وتأهيلها ، وذلك بربطها مع الميناء والواجهة الساحلية.
- ترقية السياحة الحضرية بتحسين وسط المدينة التاريخي وخصوصياته.

- المفاتيح : الحضارات البحرية - المدينة المرفئية التاريخية - التهيئة العمرانية المخصصة - وجود البحر

- الساحل - البحر الأبيض المتوسط .

Abstract

Algeria evolves in a mediterranean sphere and in ancient historical and cultural profundities. Thus, the culture accumulated during the ages continues to leave its marks in the everyday life of our society and deserves to be better known and preserved.

In the light of the observations and analyses carried out over the case of JIJEL, a port town with a fairly profound historical substructure, it can be said that several factors have contributed to the genesis of this town. Among these, is the presence of the port and that of the sea, which have conferred economic potentials and true particularities on the region, as far as history, the living environment, the way of life and scenery are concerned.

The aim of this thesis is to demonstrate that an efficient town planning of the historic port town implies:

- The institution of specific and complementary town planning and urban design tools;
- An appropriate land policy;
- Promoting new activities, compatible with port activity.

On an urban scale, many actions prove to be necessary notably:

- The articulation of the historic center and the current town;
- The re-allocation of the town which depends on the recovery and the redefinition of the intra-urban entities, namely the port and the sea front;
- Promoting urban tourism by bringing improvements and revitalization of the historic center.

Key words:

Maritime civilization- Historic port town- Specific town planning- Presence of sea- Coastline- The Mediterranean.