

LA PORTEE DES PROJETS URBAINS RECENTS POUR LA GRANDE VILLE ALGERIENNE UNE LECTURE A PARTIR D'ANNABA

Sassia **SPIGA***

Djamel-Eddine **GUESSOUM****

Résumé:

Implanter des projets structurants dans la ville existante, de nouveaux pôles de croissance qui en sont de plus en plus éloignés, sont les marqueurs d'une action publique qui se redéploie en faveur des plus grandes villes algériennes. Les programmes que ces projets apportent, répondent à l'ambition implicite de confirmer certaines dans leur rayonnement, de visibiliser d'autres à l'échelle méditerranéenne. C'est dans cette logique que s'inscrit l'action politique pour le développement d'Annaba. De proche en proche, cette ville change d'échelle, son périmètre de croissance s'élargit aux communes limitrophes où se consolident de «nouvelles périphéries», aux autres communes de sa wilaya ciblées pour de nouveaux projets d'urbanisation.

Annaba semble ainsi à la charnière d'une nouvelle phase de croissance où s'amorce, à une échelle infrarégionale, la construction d'une aire métropolitaine qui la distingue de Constantine, tournée, à présent, vers la ville existante. Se pose alors la question de la portée des nouveaux projets pour le devenir de la capitale industrielle de l'Est algérien, voulu métropolitain.

La grille de lecture construite, en croisant dynamique urbaine et nature des projets consentis, montre la nécessité de revoir à la baisse les ambitions de porter cette ville au rang des villes internationales. Initialement dotée des mêmes atouts que les villes portuaires de la rive nord de la Méditerranée, Annaba, victime du gigantisme du projet industriel, a ployé sous l'effet d'un processus d'évolution qui l'a tiré vers le bas.

* Professeure de l'enseignement supérieur en Urbanisme et Aménagement, Département d'Aménagement du Territoire, Faculté des Sciences de la Terre Université Badji Mokhtar- Annaba – UBMA.

** Maître de Conférences au Département d'Aménagement du Territoire, Faculté des Sciences de la Terre Université Badji Mokhtar- Annaba – UBMA.

Si sa métropolisation apparaît comme le défi du long terme, mobilisé, le potentiel de lisibilité qu'elle recèle pourrait la consolider dans le statut de ville intermédiaire aux échelles nationale et méditerranéenne. Un statut qu'elle pourrait acquérir à partir d'une triangulation d'actions stratégiques pour consolider la connectivité, créer une synergie entre PME/PMI et tourisme, donner une cohérence à la structure urbaine.

Mots clés : Système urbain, Urbanisation, Industrialisation, Projet urbain, Politique publique.

Classification JEL : O18, P25, O14, J18.

Introduction

Depuis plus d'une décennie l'action urbaine en Algérie est redéployée en faveur des plus grandes villes. Infrastructures de transport et de commutation et équipements structurants, sont les « projets urbains » destinés à en faire des milieux capables d'attirer les investissements économiques.

Ce mode de faire, s'appuie sur les instruments du SNAT 2025 et véhicule l'ambition de métropolisation³. Face à cette nouvelle donne, on est en droit de se demander si cette vision de vouloir agir par les projets peut conduire à « la ville compétitive et attractive ». Dit autrement, ces projets ont-ils la capacité de déclencher les mécanismes qui, ailleurs, conduisent les villes à se métropoliser ?

Apporter des éléments de réponses à cette question, exige d'inscrire les investigations dans le champ de la dynamique urbaine car la démarche logique voudrait que l'on identifie d'abord les mécanismes à l'origine des transformations de la ville pour considérer, ensuite, ce que peuvent lui apporter les stratégies d'actions par les projets dont elle bénéficie, même si le choix d'outils d'analyse adéquats n'est pas évident.

³ Le SNAT 2025 indique cinq lignes directrices. La ligne directrice 3 prévoit la création des conditions de l'attractivité et de la compétitivité des territoires à travers des Programmes d'Action Territoriale (PAT) : modernisation et maillage des infrastructures des travaux publics, de transport, de logistique et de communication – métropolisation- pôles de compétitivité et d'excellence « POC » - régions Programmes, etc.

Si des référents conceptuels et méthodologiques ont été construits pour booster la métropolisation de la ville occidentale (Sanders L., 1993) tel n'est pas le cas pour nos villes. Bien que des courants de pensée aient révélé les spécificités de la dynamique urbaine des pays ex colonisés⁴, ils n'ont pas été suivis de modèles opératoires⁵.

Face à cela, dans les pratiques d'aménagement, s'opère un retour aux référents de la ville occidentale qui sert « d'étalon implicite », pourtant, largement contesté. Cependant, la mise en garde contre le transfert « des références conceptuelles décontextualisées du milieu d'accueil » (Moussi M, 2010), ne doit pas faire perdre de vue que, dans les actions urbaines sur la ville algérienne, d'hier et d'aujourd'hui, on retrouve les artefacts des modèles d'aménagement qui ont présidé à la dynamique urbaine de la ville occidentale. A Annaba s'y ajoutent ceux de la ville socialiste. Aussi, plutôt que de se mettre dans la posture de dénis de ces modèles transférés, il nous semble pertinent de rechercher les points de leur dysfonctionnement afin de se saisir de la complexité urbaine locale, d'autant que l'approche répandue pour investir la grande ville algérienne des caractéristiques de la métropole, est celle qui procède par analogie avec le modèle dominant⁶.

Annaba se prête particulièrement à cet exercice. Lui ayant assignée la fonction de répondre à l'économie coloniale, le principe d'aménagement fondé sur la forge et le chemin de fer, qui, en France, a accompagné la révolution industrielle, a configuré la ville de cette époque. Au cours de la période postcoloniale, où l'on est resté attachée à l'industrie lourde, fut expérimenté le modèle urbano-industriel donnant le sentiment, dans certains milieux, qu'elle est plus qu'une métropole régionale et la légitimité de la propulser vers le stade de métropole internationale.

⁴ Parmi lesquels :celui qui relève un double processus, officiel et parallèle dans la croissance de la ville et prône la nécessité du fusionnement pour lui donner un futur métropolitain, celui qui rattache la dynamique urbaine à l'action de l'état (Chaline C., 1983), ou encore celui de la thèse de l'héritage urbain colonial comme potentiel mobilisable dans le processus de métropolisation (Troin J.F., 2001).

⁵ Toutefois ces propos sont à relativiser ; ils s'appuient sur une littérature de langues latines seulement.

⁶ La référence est faite au rapport méthodologique établi dans le cadre de la préparation des SDAAM de Constantine et d'Annaba par URBACO - EDR.

Quelle a été l'envergure des actions d'aménagement issues de modèles exogènes qui se sont empilés dans cette ville où l'action étatique d'aménagement, non perturbée par les initiatives d'urbanisation informelle, s'est exprimée librement⁷? Les nouveaux projets urbains dont elle bénéficie peuvent-ils être le vecteur de l'attractivité attendue?

Dans l'approche de la dynamique urbaine que nous avons annoncé, deux modèles d'analyse, celui du cycle d'urbanisation et le modèle économique fonctionnel nous ont servi pour signifier le rapport de cette ville aux nouveaux projets et suggérer quelques pistes de réflexion pour qu'ils soient porteurs.

I. Une dynamique urbaine à l'épreuve de l'urbanisation «erratique»

Dans le cycle urbanisation qui a permis de définir le modèle d'évolution de la grande ville vers la métropole, sont identifiés quatre stades à partir du critère démographique : *l'urbanisation* où la croissance spatiale de la ville se fait en continuité avec le tissu existant, la *suburbanisation*, où la croissance se réalise par bonds sur des sites appartenant à la campagne immédiate (la proche banlieue). Il est généralement admis que ce stade indique le début du processus de métropolisation qui s'engage véritablement avec la *périurbanisation*. Celle-ci s'exprime par le report de croissance sur la campagne lointaine. La *ré-urbanisation* qui marque le retour de la population périurbaine vers la ville centre est un stade que peu de villes ont atteint. Ce modèle utilisé, notamment en Italie, nous a permis de définir le mode d'urbanisation qui caractérise Annaba et de déconstruire le mythe de la croissance accélérée.

1. Le système urbain d'Annaba

Le cycle d'urbanisation est appréhendé en utilisant les résultats du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH). La population urbaine de référence est celle du premier recensement post colonial effectué en 1966. Ce choix n'est pas seulement une commodité technique qui permet d'observer l'évolution démographique à travers des statistiques homogènes, issues des quatre RGPH de ces 50

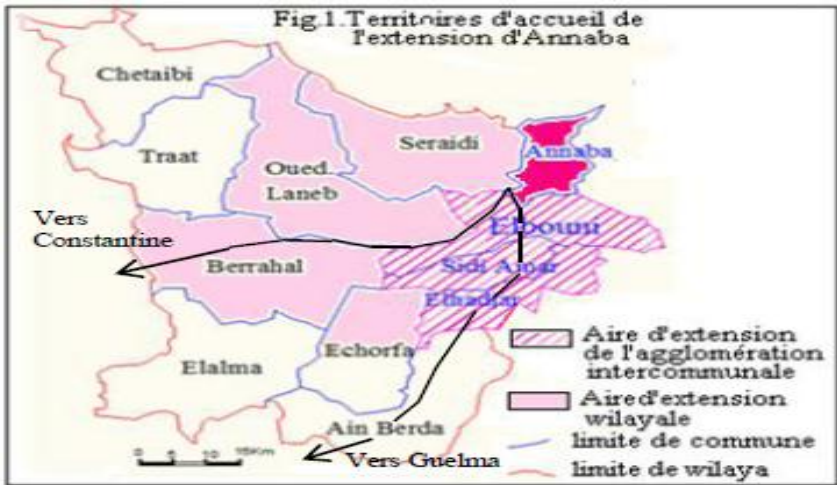
⁷ Cela tient du fait que le foncier est détenu par le domaine public (Spiga S. 2004), par ailleurs le phénomène d'habitat précaire les *brarek* spécifique à la ville d'Annaba était autorisé par les instances communales (Salhi F., 2005).

dernières années. Ce recensement arrive après une situation de rupture avec la phase d'évolution démographique de la période coloniale où deux tiers de la population étaient européens. C'est en quelque sorte une remise à zéro du compteur puisqu'il vient après que la ville ait reconstituée sa population. Sa pertinence tient aussi au fait qu'il vient juste avant la réalisation du complexe sidérurgique, à l'origine d'une autre dynamique démographique enclenchée par un appel massif à la main d'œuvre régionale.

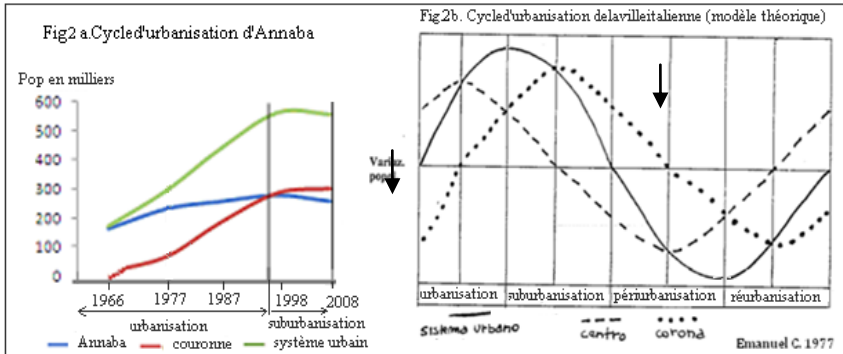
La croissance démographique en soi n'est pas l'objet de l'analyse, l'intérêt est ici porté aux modalités de sa répartition dans un espace de référence qui est celui du système urbain de la ville, un ensemble à trois composantes (fig.1) : Annaba, la ville-centre une première extension qui en est détachée, que l'on pourrait assimiler à l'aire de suburbanisation est étalée sur une dizaine de km dans les directions sud et sud-ouest et commandée par la RN21 et la RN44. Elle comprend, le complexe sidérurgique, les zones industrielles, les campus de l'université et les petites agglomérations des communes limitrophes. Au-delà de cette première extension, à plus de 20 km d'Annaba de petites agglomérations ont accueilli, les délocalisations d'entreprises industrielles (commune de Berrahal) et les programmes de relogement (commune d'O. Laneb).

Cette deuxième aire d'extension s'affirme à présent avec la réalisation en cours du pôle urbain de Draa Rich. Ces deux aires d'extension, l'une à l'échelle intercommunale, l'autre à l'échelle de la wilaya sont aujourd'hui les deux ensembles de territoires sur lesquels se reportent les programmes de croissance de la ville. Par commodité nous avons utilisé le terme de couronne pour les désigner.

Les profils de croissance démographique du système urbain d'Annaba mettent en présence d'une dynamique peu significative (fig.2 a).



La croissance de la ville centre connaît une légère accélération entre 1966 et 1977, elle se stabilise durant les autres décennies et cède le pas à la croissance des petites agglomérations alentour, annonçant un premier processus de suburbanisation. Celui-ci s'essouffle à son tour, relayée à partir de 1998 par la deuxième aire d'extension au sein de la wilaya mais, très rapidement, le système urbain amorce une décroissance, bien que légère. En comparaison avec le profil théorique de croissance démographique de la ville italienne (fig.2b), celle d'Annaba ne présente pas assez de vigueur pour porter le système urbain de la phase d'urbanisation à la phase de suburbanisation à peine ébauchée. C'est une dynamique démographique de faible vigueur, où le recule précoce de la croissance de la ville centre, n'a pas permis au processus de métropolisation démographique de s'exprimer, elle reflète plutôt la politique urbaine algérienne, frileuse vis-à-vis de l'affirmation des grandes villes (ANAT, 1996).



Nous verrons par la suite qu'Annaba a subi les effets d'un paradoxe qui a mis le gigantisme de l'industrialisation face au déficit de croissance démographique : à la fin de la période de planification dirigée, le secteur industriel, à lui seul, aurait généré des espaces d'habitat pour 200 000 hab.⁸, quand l'agglomération avec sa couronne était alors estimée à 349 225 hab. à la fin de cette période.

Remis dans le contexte national, ce croît démographique apparaît en effet comme étant le plus faible comparé à celui des deux autres métropoles régionales (tab.1).

2. Une urbanisation à l'épreuve du complexe urbano-industriel

Le complexe urbano-industriel qui fait correspondre au complexe industriel le complexe résidentiel où l'habitat est planifié pour les travailleurs⁹, apparaît au cours de la période postcoloniale, phase clé pour la croissance urbaine d'Annaba où elle fut influencée par le modèle des villes nouvelles socialistes subordonnées à l'industrie, à laquelle s'est référé le régime.

On retrouve dans les pays à économie de marché ce même principe de croissance urbaine par l'industrie, qui a, ici le rôle primordial dans la croissance économique, cette dernière présidant à la croissance urbaine. Cette articulation a été mise en évidence dans les analyses

⁸ Calculé seulement sur la base du nombre d'ouvriers du secteur industriel (40 000) dont le nombre de personnes à charge pour chaque ouvrier a été estimée à cinq.

⁹ Apparu en URSS le complexe urbano-industriel s'est généralisé aux autres pays socialistes, mais il se retrouve également dans les pays européens à économie de marché. Sur cet aspect, se référer au numéro spécial des annales urbaines n°25, 2009, « Histoire urbaine ».

économico fonctionnelles prônées par les géographes qui, comme Harold Carter (1975), ont refusé de se limiter à la démarche descriptive pour s'intéresser aux processus « circulaires cumulatifs » qui président à la dynamique urbaine. Concrètement, il s'agit d'analyser en même temps le processus d'industrialisation et celui de l'urbanisation afin de déterminer les interactions dont résulte la transformation de la ville.

Fig.3. Processus « circulaire cumulatif » d'industrialisation et de croissance de la dimension urbaine



Dans le modèle économique fonctionnel, conduisant à la métropolisation, agit le processus «circulaire cumulatif» déclenché par l'effet multiplicateur des industries induisant la croissance urbaine qui rend possible, à son tour, l'invention innovation et l'implantation de nouvelles industries.

In fine, quel que soit le contexte géopolitique, celui du développement (la ville socialiste) ou celui de la croissance économique (la ville capitaliste), les stratégies ont eu en commun d'avoir utilisé pour levier d'action les industries lourdes. Ces repères nous ont guidé vers l'observation simultanée de l'évolution de l'action d'industrialisation et celle de l'urbanisation pour saisir les rapports/décalage et leur effet transformateur sur la ville afin d'appréhender le contexte urbain dans lequel se renouvelle l'action publique.

3. La ville : un quartier annexée à un grand port sous l'économie coloniale

Utiliser cette étape comme référence pour analyser l'évolution de la ville d'Annaba est justifié par le fait qu'y a émergé le port minier et de marchandise qui fut déterminant dans la création du complexe sidérurgique.

Après la conquête d'Annaba, le port minier est réalisé pour exporter produits agricoles fer et phosphate vers la France. Son enjeu pour l'économie coloniale est vite ressenti et son agrandissement le porte au 3^o rang des ports algériens après Alger et Oran. Cela ne fit pas de cette ville, la 3^{ème} de l'Algérie. La colonisation civile était essentiellement ag-

ricole dans cette région et l'intention n'était pas de créer une ville coloniale importante mais d'accompagner le port par une population civile.

Un port motivant pour les banques et sociétés métallurgiques européennes, essentiellement françaises, qui, pour exporter plus de minerais et produits agricoles de la région de l'Est, voire de l'Algérie entière vers la France (Tomas F.,1977), investirent dans la création d'un réseau de chemins de fer local et interrégional connectant le port aux mines, aux gares et à la zone industrielle du port, ... Ce furent des investissements sans accumulation de capitaux locaux, les sièges de ces entreprises étant à Paris.

Mais la prospérité commerciale du port¹⁰, attire une deuxième catégorie d'investisseurs organisés en coopérative, «l'Union Agricole de l'Est algérien», qui met en place une industrie locale de la conserverie puissante et dynamique¹¹ et instaure une économie de marché (Tomas F.,1977). Elle crée des usines hors du port, L'emploi se structure et se diversifie : la forte spécialisation dans les secteurs de l'industrie et de l'exportation des matières premières de la fin du 19 ième siècle, recule face aux fonctions urbaines (tab.1).

Avec cette coopérative, émergent les symboles urbains de la puissance coloniale: ensemble urbain néoclassique du cours Bertagna (cours de la Révolution) qui accueille banques, théâtre, palais de justice,...et quartiers d'habitat pavillonnaire confèrent à une partie d'Annaba l'image d'une ville européenne moderne et prospère.

Tableau 1 : Répartition de l'emploi à la fin de la période coloniale

1881		1954	
Industrie et mines	50,5%	Secteur secondaire	25%
Commerce et transport	29%	Commerce	-
Autres	20,5%	Activités urbaines	20%
		Autre activités	31,9%

Source : Travers L,1958

¹⁰ Qui devient le premier du bassin méditerranéen durant la deuxième moitié du 20 siècle,

¹¹Tabacop usines de tabac est la première à être créée, viennent ensuite cotocoop pour le coton, tomacoop pour la tomate, ...

4. Le premier désajustement entre développement portuaire et développement urbain

A cette image valorisante, résultat de l'action de la coopérative sur l'aménagement urbain au profit d'une minorité d'opérateurs économiques, s'est associée celle d'une ville de paradoxes.

Face à la partie bourgeoise de la ville dont l'extension a enjambé la Médina pour occuper les secteurs Est surplombant la mer, l'extension ouest accueille les faubourgs ouvriers à dominante européenne où se réalisent, constructions individuelles basses, maisons et immeubles de rapport (Travers L., 1958).

Les extensions précaires, arrivant en dernier, se greffent sur les noyaux ruraux préexistants que rejoint l'habitat ouvrier. Ainsi se constitue la première périphérie de bidonvilles, les *brarek* qui se substituent à l'habitat ouvrier.

Malgré cette configuration à territorialités multiples et ségréguée, le trait par lequel Annaba se distingue des autres villes de l'est algérien, dont Constantine, est celui de contenir les germes d'une industrialisation portée par deux secteurs, la transformation des produits agro-alimentaires et les mines de fer et de phosphates. C'est sur ces dernières que s'appuie le Plan de Constantine pour envisager le projet de complexe sidérurgique d'El Hadjar qui devait servir de moteur au développement économique de l'Est algérien et renforcer l'aile gauche de la capitale, peu industrialisée (Plan de Constantine, 1960).

5. L'incertitude du développement urbano-industriel

La dimension accordée au complexe sidérurgique est bien plus que régionale. Il génère, dès les débuts de sa mise en fonctionnement, 16 000 à 17000 emplois (selon les sources) qui seront augmentés au fur et à mesure de la réalisation de ses hauts fourneaux, de la création d'un deuxième complexe d'envergure nationale ASMIDAL et d'usines de sous-traitance. Annaba s'est ainsi placée en deuxième position après Alger dans le secteur de l'emploi industriel (tab.2).



Tableau2 : Evolution de l'emploi industriel entre 1970 et 1982 dans les principales wilayate industrielles algériennes

	Alger	Oran	Annaba
Nombre d'emploi	96.000	42.000	17.000
Nombre d'emploi	110.000	43.000	46.000

Source : *Thiery S P., 2012*

Au cours de cette décennie, qui est aussi celle du croît démographique "accélééré", l'urbanisation n'a pas connu la vigueur de l'industrialisation comme peuvent le révéler les déficits en logements qu'elle connaît durant le deuxième plan quadriennal 1975–1979, où la demande insatisfaite était évaluée à 30 000 logements et où 60% des demandeurs étaient des ouvriers de l'industrie (Salhi F., 2005).

Nous pouvons ainsi parler d'un désajustement prononcé entre industrialisation et urbanisation. Alors que le tissu industriel suit un développement linéaire comblant le vide entre le complexe sidérurgique et le port, la ville s'étend en continuité avec le tissu existant où peu d'équipements structurants ont vu le jour.

A Annaba nous sommes face à la défectuosité du système urbano-industriel et du dysfonctionnement du processus circulaire cumulatif où l'effet multiplicateur a joué surtout sur la dimension industrielle. L'urbanisation qui devait l'accompagner s'était très peu manifestée. Face aux unités de sous-traitances induites par le complexe sidérurgique¹², l'aménagement urbain a répondu certes, par la création de zo-

¹² Usines transformant les produits de la SNS en produits-finis: wagons, bétonnières, charpentes,...

nes industrielles, mais ont manqué de nouveaux espaces de services et d'équipements ou de programmes de logements servant d'appui aux entreprises de production comme l'aurait voulu le modèle «circulaire cumulatif» ont manqué. À Annaba c'est, essentiellement, la structure urbaine acquise à la fin de la colonisation qui a servi. La distorsion qui s'installe alors entre tissu urbain et tissu industriel est telle que, lorsque l'emprise du tissu urbain était environ celle du complexe sidérurgique (800 ha), le tissu industriel, dans sa globalité, qui s'imposait le long de la RN.16, occupait plus du double de cette superficie (1788 ha).

Face à cette faiblesse de l'urbanisation rejouent les mécanismes observés pendant la période coloniale. La SNS, «disposant de crédits massifs» fondatrice du complexe sidérurgique s'est érigée en aménageur ainsi que l'a été la coopérative agricole de l'est algérien. Elle «crée sa propre division immobilière et réalise 4000 logements» (Tomas F., 1977) qu'elle destine à ses travailleurs, cadres et ouvriers qualifiés (Salhi F., 2005). Elle intègre au complexe sidérurgique les services et équipements nécessaires au fonctionnement de l'usine et aux besoins sociaux de ses travailleurs (cantine, centre de santé, stade, etc.) La main d'œuvre non qualifiée devait se contenter des *brarek*, générant ainsi une deuxième périphérie de bidonvilles où vivent 20% de la population de l'agglomération (Royoux, 1984).

Le développement urbain n'est réellement envisagé qu'à partir de 1980 où la politique de l'état, en faveur des infrastructures sociales, de la mise à niveau de l'urbanisation et de la structuration territoriale, a sous-tendu les deux plans quinquennaux de cette décennie. Une débidonvillisation énergétique est engagée grâce à des financements multiples¹³. Ne subsistent alors que quelques petits sites isolés, et la configuration de la forme urbaine s'apparente à celle des villes industrielles où a agi l'urbanisme progressiste, à travers trois traits essentiels :

- la création de l'université sur des emprises cédées par le complexe sidérurgique à partir du modèle du campus ;
- la création des ZHUN d'El Bouni et celle de Sidi Amar, deux cités dortoirs géantes faisant face au tissu industriel, prennent l'allure de cités ouvrières dans une banlieue industrielle ;

¹³ Fonds de la CEE, du FNRA, PCD etc.

- dans le même temps apparaissent des fragments, résultat du report de programmes de RHP de l'agglomération d'Annaba vers des sites éloignés (Hdjar Diss, O. Nil, Draa Rich). A travers la délocalisation des installations pour le stockage de carburant de NAFTAL, suivie par des PME, à l'étroit dans la ville, émerge une zone industrielle de banlieue (Mezighèche D., 2010).

Cependant, durant cette décennie et la décennie 1990, Annaba voit son pouvoir de commandement sur le littoral nord s'amoinrir sous l'effet de deux actions conjuguées : les différentes réformes du secteur industriel d'un côté, la réduction de son territoire de commandement wilayal d'un autre côté.

Entre restructurations liquidations et fermeture des entreprises industrielles liées aux réformes économiques, le secteur industriel d'Annaba voit ses capacités d'emploi se réduire de moitié¹⁴.

Cependant sa vocation industrielle est maintenue par l'ouverture de ses deux complexes géants, sidérurgique et de phosphate au capital étranger et en accueillant des filiales d'entreprises nationales délocalisées. L'industrie traditionnelle et variée y maintient sa fonction de pôle sidérurgique aussi¹⁵.

Le découpage administratif de 1984, ampute la wilaya d'Annaba de 70% de sa superficie, utilisés pour la création de la wilaya d'E Tarf. Le chef-lieu de celle-ci, acquiert les mêmes fonctions administratives qu'Annaba qui perd de ce fait le contrôle de la région d'El Kala, frontalière avec la Tunisie, à vocation éminemment touristique et paysagère. Les territoires communaux d'Annaba et d'El

¹⁴ Ce qui correspondait à 25 500 emplois perdus en 2009, selon plusieurs sources recoupées (Guide économique et Social de l'Algérie, monographie de la wilaya d'Annaba, etc.).

¹⁵ FEROVIAL: Construction de matériel et équipement ferroviaire, PROMECH: fabrication et maintenance, d'équipements de stockage, de charpente métallique et technologique, d'équipements industriels divers, ENGI: production et distribution des gaz industriels, BATICIC, TRIFILLEST: fabrication de treillis soudés, COPRAC :rond à béton lisse , rond à béton à haute adhérence, Cornière, fer plat et fer carré, ENCC : fabrication des biens d'équipements lourds, PROMETAL : mobilier métallique, les radiateurs réchauds, les cuisinières et produits métalliques emboutis, émaillés, L'ENF : fonderie lourde et fonderie acier, BATIMETAL : ossatures et ouvrages métalliques destinés aux infrastructures collectives et sociales, PROMETAL : mobilier métallique, radiateurs réchauds, cuisinières et produits métalliques emboutis, émaillés. (cf. : Algérie. Guide économique et Social / ANEP édition 1989)

Hadjar sont aussi fractionnés pour donner les nouvelles communes où les ZHUN d'El Bouni et de Sidi Amar sont érigées en agglomérations chefs-lieux. Les infrastructures que celles-ci acquièrent, dans ce cadre, ne réussissent pas à diminuer la dépendance d'un centre-ville dont les services sont peu étoffés. Ce qui met Annaba devant la difficulté de prendre en charge une périphérie sous équipée.

6. La voie incertaine de la transition vers l'économie de marché

C'est avec ce handicap qu'Annaba affronte la privatisation de la décennie 90. Pendant que l'Etat entreprend l'internationalisation des deux usines géantes, sidérurgique et de phosphate, les collectivités locales s'engagent dans la promotion des PME/ PMI du secteur privé (tab.3). Bien que pourvoyeuses d'emploi, ces entreprises, essentiellement agro-alimentaires, mettent le secteur industriel d'Annaba face à de nouveaux impératifs comme ceux de satisfaire une demande en services aux entreprises (Mezighèche D., 2010). Alors que le bâti libéré par les entreprises publiques dissoutes est en attente de restructuration, les investisseurs privés s'installent dans les ZI selon des modalités parfois informelles (Boulahrouz N., 2011).

Tab.3. Effectifs d'emplois par type de PME dans l'agglomération intercommunale d'Annaba en 2009

type entreprises	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Total
Effectifs d'emplois	1670	95	3388	4557	1692	309	802	2330	1155	4985	380	34	518	21915
%	7,5	0,4	15	21	8	2	3,5	10,5	5	23	2	0,1	2,5	100%

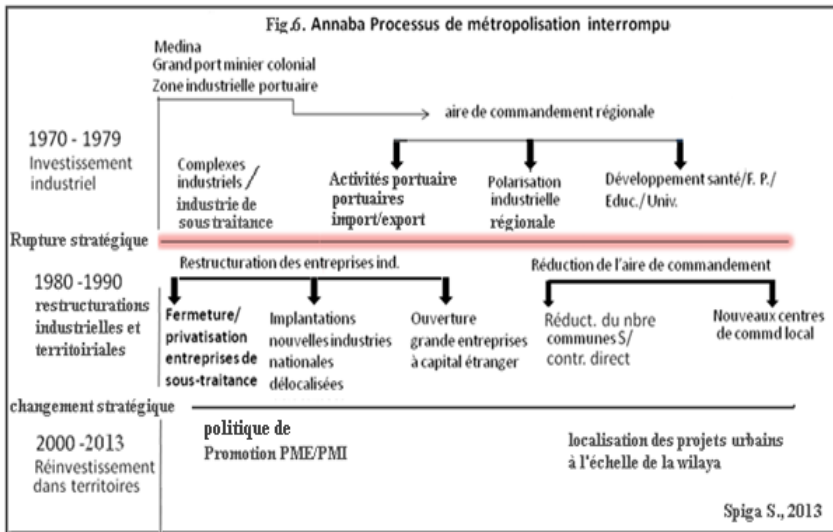
Source : Direction PME / PMI d'Annaba

1 : Produits agroalimentaires, 2 : Textiles et prêt à porter, 3 : commerce, 4 : Agriculture et pêche, 5 : Agences immobilières, 6 : Services aux entreprises, 7 : Sidérurgie, mécanique, 8 : transport/télécom 9 : Hôtellerie, restauration, 10 : BTP, 11 : Chimie et plastique, 12 : Bois, papier impression, 13 : Matériaux de construction.

Le processus urbano-industriel, présenter dans la Figure N°6 relève d'un paradoxe où la faible teneur de l'urbanisation dénie l'investisse-

ment d'envergure dans l'industrialisation, dont elle est dissociée ; à l'installation des grandes usines, d'envergure nationale ont répondu de grandes infrastructures pour les connecter à la capitale et à l'extérieur, sans rôle structurant à l'échelle locale. Annaba hérite d'un espace industriel considérable doté d'une grande capacité de connexion régionale, nationale et internationale, mais son effet déstructurant se ressent au niveau local.

La dynamique urbaine n'a pas pu s'exprimer; d'une étape à l'autre le processus à peine entamé se défait. La problématique qui apparaît à travers le cas d'Annaba est plus celle de la discontinuité de la décision politique que celle de la validité des modèles dont s'est inspirée l'action urbaine.



Dans ces conditions, de quelle attractivité pour les opérateurs économiques, Annaba a telle ?

7. Le rôle régional d'Annaba, un mythe ?

Replacées dans le contexte national, les actions de reterritorialisation, ne pouvaient pas être sans impact sur la dynamique du système urbain algérien où des villes moyennes, voire des petites villes, ont les mêmes fonctions administratives et de services que les grandes villes, dont on a voulu limiter la croissance.

Annaba en a été particulièrement affectée; ayant subi le contrecoup des restructurations territoriales et des entreprises industrielles, elle est

distancée par celles qui n'ont pas eu à subir les conséquences des industries lourdes et où le secteur privé a pu tenir le rôle moteur de la dynamique urbaine (Spiga S., 2002).

C'est un fait que l'on peut constater au prisme de la répartition par wilaya du nombre d'entreprises, significatives de la fonction économique. En considérant seulement les wilayate dont les chefs-lieux correspondent aux dix premières agglomérations algériennes¹⁶, Annaba, qui se maintient à la quatrième position en taille de population, se place au dernier rang par rapport au nombre d'entreprises que sa wilaya a enregistré en 2010 (fig.7).

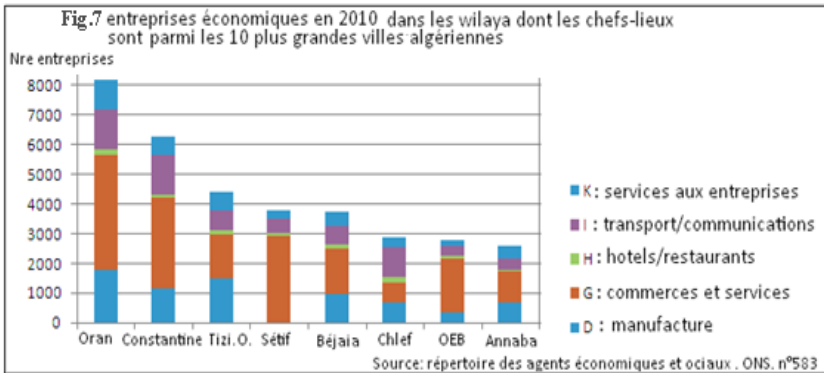
Ce classement est corroboré par celui de l'Agence Nationale du Développement de l'Investissement (ANDI)¹⁷ révélant qu'Annaba vient en treizième position (Alger exclu) en termes d'attractivité pour les opérateurs économiques. Les quatre wilayate les plus attractives après Alger, qui regroupe 12,5 du total des entreprises économiques, étant:

- Sétif (43.925 personnes physiques et 4.167 personnes morales), 4,7% du total
- Oran (39.309 personnes physiques et 6.353 personnes morales), 4,5% du total;
- Tizi-Ouzou (35.131 personnes physiques et 3.644 personnes morales), 3,8% du total
- Constantine (30.258 personnes physiques et 4.435 personnes morales), 3,4% du total
- Bejaia (30.279 personnes physiques et 2.920 personnes morales), 3,2% du total.

Le recul d'Annaba, face aux centres régionaux qui gagnent du terrain en matière d'opérateurs économiques, peut être observé au prisme des activités portuaires où l'on peut noter que 39% des consignataires sont d'Annaba contre 41% qui sont des autres villes portuaires, Alger, venant en tête avec 33%, Skikda avec 14%, Oran et Bejaïa se partageant le reste.

¹⁶ Alger et Blida, dont elle influence la dynamique urbaine, ont été exclues du classement.

¹⁷ Voir site : <http://www.andi.dz/PDF/STAT20022012/>



8. Annaba une ville à l'écart de la dynamique ville-port ?

Quel processus de transformation devrait s'engager à Annaba au regard des stratégies d'attractivité développées par les villes-ports industrialisées de la Méditerranée? La référence au modèle méditerranéen où Barcelone fait école, permet un éclairage sur les dissonances entre le port, l'industrie et la ville, qui constituent, autant de contraintes à lever dans une stratégie d'attractivité.

On retrouve à Barcelone qui a accompli sa métropolisation¹⁸, le processus circulaire cumulatif qui a engendré la métropole littorale de manière générale, où la dynamique ville-port a connu trois points forts (fig.8a): l'industrialisation, induite par l'activité portuaire, la désindustrialisation et la délocalisation du port, dont la ville est dissociée qui continue de l'alimenter à distance¹⁹ La « maritimisation » est un stade d'accomplissement qui permet l'attractivité internationale, atteint à partir de la réutilisation des friches industrielles et portuaires dans la réalisation de projets urbains tels que les *water front* destinés à améliorer ou à construire l'image de marque donnant à la ville des polarités qui ne sont plus industrielles : espaces de loisirs, de tourisme d'affaire, qu'ont adoptés les villes sud-méditerranéennes d'envergure²⁰.

¹⁸ <http://www.medcities.org/docs/BCN%20PLAN%20STRATEGIQUE%20MEDCIT%20ES-MR.ALFONS%20SEGURA%20URROZ.pdf>

¹⁹ Pour le Maghreb, voir le projet Tanger Med : <http://www.euromedtransport.eu/Fr/-/img.php?id=1379/>

²⁰ Projet ANFA à Casablanca, projet *water front* à Alger

Au-delà de cette image qui fait rêver bien des villes, on peut constater qu'Annaba s'était engagée dans le modèle de développement de la ville-port (fig.8b) : le port a donné l'industrie et celle-ci a généré, toute échelle gardée, des effets multiplicateurs sur les activités industrielles, peu exprimés sur le plan urbain.

Mais, on ne peut inscrire la fermeture des industries dans le processus de désindustrialisation qui a permis d'installer une nouvelle centralité sur les espaces délaissés. Annaba, comme les autres algériennes, est connectée à la mondialisation par l'importation des biens de consommation (Spiga S., 2002).

Figure 8 : Dynamiques urbaines comparées de la ville-port méditerranéenne

Fig.8a. Modèle de métropolisation de la ville méditerranéenne industrialisée

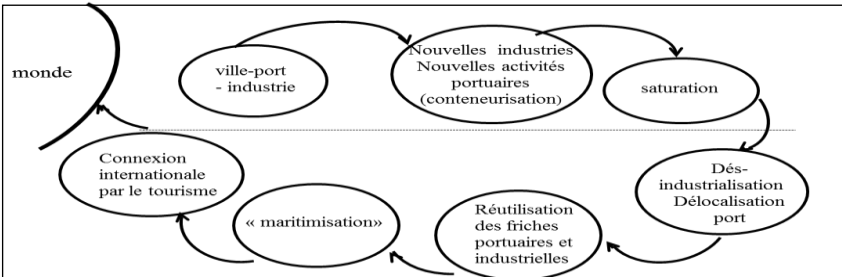
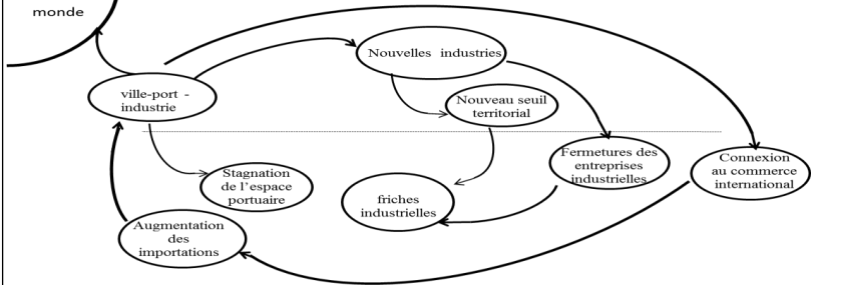


Fig.8b. Modèle d'Annaba



L'approche par la dynamique urbaine apporte un éclairage édifiant sur le dysfonctionnement du processus de métropolisation annoncé par l'étape d'industrialisation, appuyé pourtant sur un port qui a maintenu son envergure nationale. Elle a permis de mettre en surface la faillite du modèle urbano-industriel, où, à l'urbanisation tardive et peu conséquente, s'est conjuguée l'action publique sur le territoire, conçue à partir d'une vision d'équité uniformisante, allant à l'encontre de l'éme-

rgence d'une métropole, le repositionnement d'Annaba dans le système urbain algérien, est alors venu comme un juste retour des choses après la phase d'industrialisation.

Située dans une perspective plus contemporaine, celle de la dynamique ville-port, Annaba n'a pas encore exploité le potentiel d'attractivité qui lui permettrait d'occuper une place parmi les villes méditerranéennes.

Les nouveaux projets peuvent-ils répondre au défi de métropolisation ?

9. A quels enjeux doivent répondre les projets urbains ? Quelle est leur consistance ?

C'est donc avec un déficit d'urbanisation accusé qu'Annaba doit affronter le nouveau défi d'être la quatrième des plus grandes villes : plus que de tenir le rôle de métropole régionale, elle doit répondre par l'objectif, indiqué dans la ligne directrice 3 du SNAT 2025, d'être attractive et compétitive à l'échelle internationale. Mais les projets qui lui sont destinés ont-ils l'ampleur nécessaire pour combler le déficit d'urbanisation, lui permettre de franchir ce stade pour acquérir des capacités d'accueil des investissements économiques ?

Pour donner sens à l'ambition de rendre la ville attractive, il est évident que l'ambition politique, pour cette ville, devrait être revue à la baisse et que l'action urbaine devrait être dirigée vers le manque à gagner en ayant en vue les enjeux stratégiques de premier niveau, parmi lesquels, n'entrent pas en ligne de compte ceux qui sont liés au port, celui-ci relève d'une problématique qui pourrait venir par la suite. Nous en évoquerons cinq, auxquels nous ont permis d'aboutir des travaux antérieurs²¹ et que reflète, dans une certaine mesure, cette analyse. Ce sont :

1. *L'enjeu habitat* réside dans la maîtrise de l'habitat précaire, la mise à niveau des zones résidentielles, le renforcement des programmes d'amélioration urbaine, l'amélioration de la qualité des services de proximité, le désenclavement des zones d'habitat reculées, etc.
2. *L'enjeu cohérence de la structure urbaine* est celui d'agir sur l'effet déstructurant, du port, des deux méga projets industriels,

²¹ D'élaboration du diagnostic territorial de l'agglomération intercommunale (Spiga, 2012), cf. bibliographie.

d'intégrer l'université à l'espace urbain, de rompre avec la mono centralité.

3. *L'enjeu attractivité de l'investissement* est celui de créer une synergie entre pôles universitaires et industriels par des superstructures, d'améliorer l'accessibilité aux pôles d'emploi et de services, de valoriser par des traitements paysagers les atouts naturels, urbanistiques, etc.
4. *L'enjeu environnemental* qui résiderait dans la maîtrise des fortes nuisances industrielles dans la maîtrise des inondations, etc.
5. *L'enjeu touristique* qui serait celui de délocaliser le port à conteneurs pour gagner un front de mer à valoriser dans la centralité urbaine, d'agir pour la qualité de l'offre de loisirs balnéaires, de mettre en tourisme le patrimoine architectural et archéologique, de promouvoir le tourisme vert.

10. Des projets urbains nécessaires mais sans référence aux enjeux stratégiques

A l'instar des métropoles régionales, Annaba bénéficie, depuis plus d'une décennie, de projets d'infrastructures et d'équipements que l'on désigne improprement par projet urbain²².

Ce sont ces projets qui se réduisent à des actions sectorielles sur l'espace (Spiga S., 2012) qui sont ici examinés pour donner un premier aperçu de leur portée au regard des enjeux suscités, trois paramètres combinés peuvent conduire à cela : la nature du projet, son échelle et sa localisation.

- *les projets de première génération*, où le renforcement de la fonction universitaire est mis en relief, réalisés ou en cours de réalisation, occupent une position charnière entre la ville-centre et les agglomérations intercommunales (tab.4) :

- le pôle universitaire d'El-Bouni est le premier à être réalisé mais sur le modèle du campus universitaire en équipement isolé. Dans son enceinte, une cité universitaire, une antenne postale, la bibliothèque et le restaurant sont les annexes qui assurent l'autonomie par rapport à l'environnement urbain immédiat.

²² Selon Hayot Alain et Sauvage André, le projet urbain ne se limite pas à une stricte action sur l'espace, mais il lui incombe également une mission de gestion sociale et communale. [...], la notion de projet urbain suppose l'action conjuguée d'acteurs multiples (Hayot Alain et Sauvage André, 2000)

- le pôle d'équipement « El-Bouni III » (fig. annexe) utilise un vaste terrain de 190 ha, entre trois entités déconnectées, dont les besoins sont différents : le pôle universitaire qui nécessite l'installation d'équipements et services de tertiaire supérieur, le pôle habitat qui nécessite des services et équipements d'accompagnement étoffés, la zone d'habitat de Boukhara sous-intégrée qui nécessite les équipements et services de première nécessité.

Tableau 4 : Projets réalisés ou en cours de réalisation de l'ensemble El Bouni

Envergure du projet	Nature du projet	Echelle d'action
Equipements polarisants au moins à l'échelle de la wilaya	Pôle universitaire El Bouni - C.F.A, Ecole des beaux-arts, Ecole de musique, - Direction des anciens moudjahidine, - Direction des impôts	Projet ponctuel centralisé
		Pôle d'équipements sectoriels (POS El Bouni III) et programme PCD
Logements services et équipements d'accompagnement à l'échelle intercommunale	-Centre administratif PTT, Sureté urbaine tribunal -Centre commercial, Centre multifonctionnel, - Centre de formation - Centre culturel, Hôtel, Maison des jeunes - Complexe sportif, Parc de Loisirs	
Equipements et services de proximité	- 03 Ecoles primaires, 02 CEM, Lycée, - 02 Polycliniques - Mosquée, - Jardin public-	

Source : POS El Bouni III

Ce pôle où dominent les programmes d'habitat, rassemble cependant des projets multiples qui sont un pas vers la structuration de la périphérie intercommunale et peuvent doter cet espace d'une identité urbaine. L'initiative dans ce sens est celle du maître d'œuvre qui a voulu saisir l'opportunité de la commande du « POS El Bouni III » pour en faire un espace médiateur à l'échelle inter communale, en réalité, les projets programmés sont de nature à créer des équipements de proximité dont l'impact ne peut aller au-delà des unités de bâti qui composent ce secteur (tab.5).

Tableau 5 : Types de projets réalisés ou en cours de réalisation dans le secteur d'El Bouni

Typologies des projets	Nombre de programmes sectoriel par type de projet	%
Habitat : logements ; équipements de proximité +Réseaux	31	52,27
Accessibilité et liaison	4	6,77
Equipement de centralité secondaire	10	16,94
Equipement de centralité urbaine	14	23,72

Source : Younes M., 2012

11. Les projets de deuxième génération, investir dans l'attractivité ?

Les projets de ce début de la décennie 2010 se différencient par leur nature et les échelles de localisation (tab.6).

Tableau 6 : Les projets futurs d'Annaba²³

Intitulé du projet	Objectif	Localisation
Pôle urbain Draa Rich	Report de croissance d'Annaba :	O. Aneb
AEP	Renforcement de l'AEP de Annaba	W El-Tarf
Tramway	Renforcement des liaisons Annaba-El-Bouni	Annaba-El-Bouni
Nouvelle aérogare	Augmenter les capacités de transport	A proximité de l'aéroport actuel
Nouvelle gare routière	Désengorger Annaba	Périphérie ouest d'Annaba (RN4)
Pont	Remplacer le pont Y sous-dimensionné	Annaba
Technopôle	Promouvoir les T.I.C	Annaba
Centre anticancéreux	Prise en charge des malades de la région	Annaba
Hôtel Sheraton	Promouvoir le tourisme d'affaire	Centre-ville Annaba
Parc Citadin	Promouvoir les loisirs liés au cadre	Annaba
Musée Marin	Promotion du tourisme local et régional	Annaba
Pôle Touristique	Promotion du tourisme local et régional	-

²³ Il s'agit d'une liste non exhaustive

Zone Industrielle Intégrée	Attirer les IDE	W. Tarf
Centre d'affaires EL-BADR	Renforcement de la centralité économique	Annaba
Complexe Touristique	Promotion du tourisme local et régional	zone littorale S. Salem
Village Touristique	Promotion du tourisme local et régional	zone littorale S. Salem

Source : monographie d'Annaba, wilaya d'Annaba, 2010

12. Les limites du Plan d'Urbanisme, à l'accompagnement des projets

Une réponse à cette question peut-être esquissée à partir de la révision du PDAU de l'agglomération intercommunale d'Annaba, dont le parti d'aménagement, que le maître d'œuvre voulait retenir, était de donner à la structure urbaine d'ensemble la cohérence qui s'impose ici. Trois contraintes majeures le rendent inopérant (Spiga S, 2012) :

- la divergence de vision avec le maître d'ouvrage, pour qui, le PDAU révisé est le moyen de formaliser les emprises spatiales des projets urbains déjà effectuées, et localiser les projets futurs.

- le problème de l'échelle d'intervention : le PDAU est conçu au niveau intercommunal se limitant aux extensions de la périphérie d'Annaba, il exclut les projets qui ont investi des espaces localisés à l'échelle wilayale et inter-wilayale.

- celle du déficit de conception : le PDAU révisé propose une kyrielle de « pôles de développement socio-économiques », auxquels il veut donner le caractère métropolisant, sans pour autant faire référence aux projets sectoriels déjà programmés (tab.7).

Les projets de l'agglomération intercommunale apparaissent soumis à deux logiques qui, bien qu'elles ne soient pas contradictoires, n'ont pas convergé : face à l'intention du maître d'œuvre d'imprimer l'image d'une métropole sans référentiel urbanistique adéquat. l'acteur politique intervient par des actions volontaires dépourvues d'un support référentiel de planification spatiale.

Tableau 7 : Deux formulations de projets urbains pour la métropolisation d'Annaba

Projets sectoriels de la wilaya	Projets urbains du PDAU
Pôle Urbain Draa Rich	Centre du tertiaire supérieur
Tamway	Pôle de transport intermodal
Nouvelle aérogare	Pôle technologique
Technopôle	Pôle hospitalo-universitaire
Centre anticancéreux	Pôle tertiaire supérieur
Parc citadin	Pôle agro-alimentaire
Musée marin	Pôle PME/PMI
Pôle touristique	technopole
Zone industrielle intégrée	Pôle tertiaire de gros
Centre d'affaires	agropole
complexe touristique	Pôle tertiaire périphérique
village touristique	

Source : Monographie de la wilaya 2010, PDAU révisé 2008

13. Quel statut urbain ? Quels leviers d'action, pour quelle attractivité ?

Des enjeux en déperdition

La grille AFOM, appliquée à l'agglomération intercommunale (Tab.8), qui combine forces et faiblesses avec les opportunités et les menaces, nous met en présence d'une ville qui dispose de ressources locales comportant les ingrédients de la métropolisation, paradoxalement, l'image réfléchie est celle d'une ville qui nécessite une action soutenue pour résorber son sous et mal développement. Les opportunités de développement, que crée l'état, sont surtout l'occasion de répondre à la crise de logements, de réaliser la mise à niveau des équipements urbains. A ces opportunités font face des menaces multiples dont la gestion reste un champ non investi. Aucun projet n'y renvoie.

Au final nous pouvons considérer que les nouveaux projets mobilisant les investissements de l'Etat essentiellement²⁴, n'ont pas les qualités requises pour répondre aux enjeux en question. Si les forces et les opportunités de développement ne sont pas négligeables, les faiblesses et les menaces auxquelles l'agglomération est soumise relèvent de tendances lourdes.

²⁴Seul le centre d'affaire et les projets touristiques relèvent de l'investissement privé

Tableau8 : Grille d'analyse AFOM de l'agglomération d'Annaba

	Forces	Faiblesses	Opportunités	menaces
h a b i t a t	<ul style="list-style-type: none"> - Programmes sectoriels - Programmes quinquennaux de développement communal 	<ul style="list-style-type: none"> - Qualité des espaces d'accompagnement de l'habitat - Offre de logements individuels - Marché foncier et immobilier. - Poches de pauvreté et d'habitat précaire dans la ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Programme de résorption de la crise de logement - Programme d'amélioration du cadre de vie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Détournement du logement social - Apparition de l'autopromotion informelle - Proximité des usines à fortes nuisances des espaces d'habitat
C o h é r e n c e d e l a s t r u c t u r e u r b a i n e	<ul style="list-style-type: none"> - Nouveaux axes urbains - Existence de friches portuaires, urbaines et industrielles - Révision du PDAU - Nouveaux POS 	<ul style="list-style-type: none"> - Quartiers périphériques enclavés - Persistance de la mono centralité - Absence d'une stratégie de réutilisation des friches urbaines industrielles, et portuaires, - Existence d'un bâti vétuste conséquent - Absence de liaisons transversales - Initiatives foncières et immobilières privées non accompagnées 	<ul style="list-style-type: none"> - Projets structurants - Projet de tramway - Projets urbains pour développer la centralité - Texte de loi pour l'intercommunalité - Instruments de métropolisation 	<ul style="list-style-type: none"> - Perte du rôle attractif du centre-ville par effet de dégradation du bâti et d'engorgement exacerbé - Déperdition du patrimoine bâti de la ville centre - Présence du port de containers dans l'espace central - Gel de la mise en œuvre des outils SCU et SDAM

A t t r a c t i v i t é é c o n o m i q u e	<ul style="list-style-type: none"> - Connexions régionale et internationale - Proximité université/zones industrielles - Pépinière d'entreprise 	<ul style="list-style-type: none"> - Rapport entre recherche universitaire et secteur industriel - Offre foncière et immobilière - PME/PMI traditionnelles (transformation et conditionnement de produits agricoles, matériaux de constructions,...) - Services aux entreprises --- capacités d'accueil de l'infrastructure urbaine (énergie électrique, eau) 	<ul style="list-style-type: none"> - Entreprises industrielles nationales et internationales - Lois de l'investissement - Politique de promotion du tourisme - Projet de parc industriel 	<ul style="list-style-type: none"> - Présence de risques industriels à proximité des zones touristiques projetées, - Secteurs de nuisances industrielles et infrastructurelle intra urbains - Incrustation d'entreprises informelles dans certaines zones industrielle et d'activités
--	--	---	--	--

A t t r a c t i v i t é t o u r i s t i q u	<ul style="list-style-type: none"> - Beaux paysages littoraux et forestiers - Panorama sur front de mer valorisé dans la partie nord de la ville - Important patrimoine architectural et archéologique 	<ul style="list-style-type: none"> - Centre-ville privé de l'effet front de mer par le port de containers - Offre d'hébergement peu significatif - Tissu industriel « archaïque » et polluant donne image de ville en retard sur son époque - Inexistence d'écrans verts réduisant les effets polluant des entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> - Texte de lois pour la promotion du tourisme - Instruments de planification pour la valorisation des potentialités touristique. 	<ul style="list-style-type: none"> - Présence du port de containers à proximité du centre-ville - Perte de l'attrait paysager et perte d'intérêt pour les investisseurs du tourisme d'affaire et des activités <i>High Tech</i>
--	---	--	---	---

e				
E n v i r o n n e m e n t	- Couvert végétal important -Diversité des milieux naturels	- Absence d'une politique environnementale efficace - Absence de stratégie de lutte efficace contre les inondations -Absence d'aménagements paysagers valorisants	-Textes de lois pour la protection de l'environnement - Associations de protection de l'environnement actives	- Dommages élevés liés aux inondations surtout pour les quartiers défavorisés. -Destruction du patrimoine forestier -Contamination des éléments de l'environnement

Source : S. Spiga, 2012

Pour que ces projets deviennent les leviers d'une dynamique urbaine porteuse, les réponses aux questions de cohérence de la structure urbaine intercommunale, de la levée des fortes nuisances intra urbaines dues aux installations portuaires et industrielles restent essentielles.

Le fait qu'Annaba garde sa position de quatrième grande ville par sa taille mais qu'elle la perd par ses fonctions administratives et économiques endogènes (dans lesquelles des villes moins grandes du système urbain algérien semblent s'installer plus confortablement)²⁵ l'apparente à une ville intermédiaire du Monde arabe au sens que lui accorde Denis Eric²⁶. On admettrait de la situer au-dessous de « la métropole régionale stable », ce que justifierait son caractère peu attractif à l'investissement pour le moment.

Conforter Annaba dans le statut de ville intermédiaire, mais à quelle échelle ?

Mais on ne saurait se tenir à ces seuls attributs. La référence à la grille d'identification des villes intermédiaires européennes établie par Fabien Nadou (2008), qui met la connectivité externe au premier plan,

²⁵ Le renvoi est ici fait aux PME/PMI et non pas aux entreprises nationales héritées de la période d'industrialisation, dont on ne perçoit pas l'interaction avec la dynamique urbaine.

²⁷ Agglomérations qui, juste en dessous des capitales d'État et des métropoles régionales stables dans le temps, relaient l'autorité publique, administrent, encadrent et/ou polarisent et organisent un système de production régional (qu'il soit industriel ou agricole) et/ou, encore, structurent des filières financières, commerciales ou de transformation. (Eric Denis, 2007).

montre qu'Annaba présente des indicateurs de cette intermédierité²⁷ relativisés, cependant, par les handicaps conséquents d'ordre environnemental urbanistique et de gouvernance qui l'affectent (tab.9).

Tableau 9 : Application des critères d'identification de la ville intermédiaire à Annaba²⁸

Critères de références	Dimension d'intermédiation	Indicateurs de référence	Leur présence à Annaba
Connectivité /accessibilité	Moyen de communication à l'échelle nationale et internationale	Lignes TGV, lignes aéroportuaires	Un aéroport
		Réseau télécom	Existante
		Autoroute	En voie de réalisation
Economique et touristique	Potentialités sous valorisées sans compétitivité économique et touristique,	Variation taux de création des activités	Sans appréciation
		Part des emplois supérieurs	Faible
		Niveau de qualification	Faible
		Nombre de nuitées	Relative
Institutionnel et politique	Pouvoir décisionnel, politique administratif, juridique	Administrations décentralisées	Néant
		Et déconcentrées	wilaya, palais de justices, consulats
		Leadership politique	Sièges de partis
Social éducation santé	Faible qualité de vie mais présence d'offre de service à tous les niveaux	Université polycliniques spécialisées	Importante
		Structures d'accompagnement social	Relatives
		Diversité des logements	Relative

²⁷ Une ville intermédiaire polarise son territoire en proposant des services divers et variés. Parmi ceux-ci, on retrouve des fonctions administratives, culturelles, de santé, d'enseignement et de diffusion de la connaissance, de recherche, etc. Au niveau économique, elle se doit d'être compétitive et dynamique, mais également de représenter un poids relatif conséquent dans son environnement régional, et d'être le siège de lieux de décision. Afin de remplir véritablement son rôle, son accessibilité doit être suffisante pour générer et capter des flux, à différentes échelles territoriales. Sa desserte doit être optimisée grâce à des connexions à des réseaux variés de transport, mais aussi informationnels (réseaux à haut débit...). Jean-Paul Carrière, 2008.

²⁸ Ces appréciations, concernant Annaba, sont données à partir des évaluations de situations retrouvées dans le PAW et les PDAU de l'agglomération intercommunale et les PDAU communaux.

Culturel loisir et équipement	Potentiel non valorisés par une mise en complémentarité avec secteurs économique et touristique	Salle de grands spectacles	Palais de la culture
		Grands équipements sportifs	Deux complexes sportifs
		Equipe sportive dans championnat national	Une équipe de football
Environnemental	Faible prise en compte du développement durable	Site de traitement	En cours de réalisation
		Agenda 21 local	Néant
		Plan climat	Néant
Démographique	En perte de la dynamique démographique	Solde migratoire	Légèrement négatif
		% de population <65 - 18 ans	Elevé
		Variation de la population dernier recensement	Relativement stable

Source : établi par Spiga S. d'après la grille d'identification des villes intermédiaires, Fadou F, 2010

Au-delà du recentrement des projets sur le contexte urbain d'Annaba, surgit la question des modalités de l'action publique.

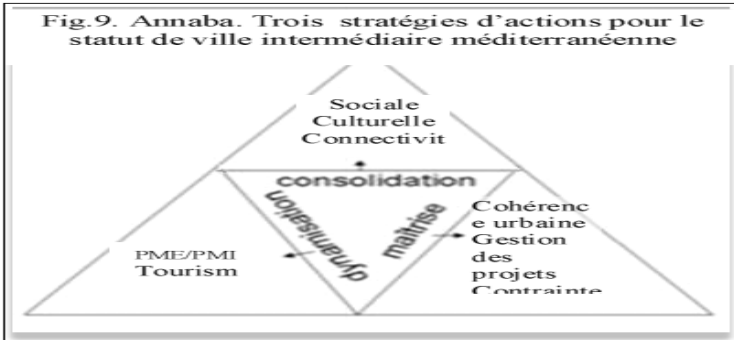
Les grilles d'analyse AFOM (tab.8) et d'identification de la ville intermédiaire (tab.9), nous semblent assez instructives pour ouvrir la perspective sur des stratégies d'action qui replaceraient les projets réalisés et futurs dans une dynamique d'attractivité plus proche de la réalité locale. Pour qu'ils entrent en résonance avec les enjeux réels à ce niveau, l'adoption de la démarche de projet reste à acquérir. Elle nécessite de mettre en débat la (re) construction d'une démarche de développement où seront redéfinis rôles et échelles d'action.

Les collectivités locales, jusque-là, effacées de l'action urbaine, devraient être réhabilitées dans leur rôle et acquérir les compétences nécessaires pour cela ; c'est à eux que revient la tâche d'initier la dynamique de développement endogène, leur contact avec le territoire est le moyen sûr d'identifier les forces et les faiblesses à prendre en charge dans le cadre de projets relevant du PAW et des PCD.

Les projets centralisés nécessitent d'être renforcés à condition qu'ils valorisent le potentiel de la ville et fassent bouclier contre les menaces dont elle est la proie.

L'articulation entre ces deux niveaux d'intervention pourrait s'envisager autour d'une triangulation où les trois angles d'attaque seraient (fig.9) :

- de consolider les projets par les quels se déploie l'action sociale (réseaux de transport et de communication, équipements socioculturels) qui devrait s'élargir à l'ensemble intercommunale et investir dans la qualité.



- de dynamiser, en les articulant, le secteur en dormance du tourisme et le secteur des PME/PMI resté traditionnel.

- la maîtrise est celle des trois points noirs qui entachent l'image de la ville, autant liés à l'absence d'un référentiel urbanistique et à l'ingénierie, qu'à la gouvernance. Ces actions seraient en quelque sorte l'antichambre qui ouvrirait sur la question de la métropolisation : doit-elle être confortée dans le statut de métropole régionale qu'elle négocierait avec Constantine? Faut-il en faire un simple appui à cette dernière?

Si la réponse à cette question implique avant tout les choix politiques, on ne peut par contre, ignorer sa fonction d'échange avec l'extérieur, un atout dont on devra user pour l'adapter à la mondialisation à condition de redéfinir le rôle des acteurs locaux sur la scène de l'aménagement urbain.

Conclusion

Initialement dotée des mêmes atouts que les villes portuaires méditerranéennes, Annaba a, d'une certaine manière, acquis les mécanismes annonciateurs de leur métropolisation. Cependant, le modèle urbano-industriel, mal assumé, et le désinvestissement qui l'a suivi, sans action alternative, ont empêché son maintien dans le commandement du réseau urbain de l'est algérien par la fonction industrielle. Ayant perdu ce rôle et subissant le contre coup du choix industriel antérieur, elle est freinée dans l'élan vers l'attractivité qu'on veut y imprimer par les nouveaux projets. Face aux problèmes cruciaux qu'elle connaît, les projets dont elle bénéficie paraissent bien peu de chose pour disputer l'attractivité interne aux villes émergentes du système urbain algérien, telles Sétif, Tizi Ouzou ou Bejaïa.

Pour tirer avantage des projets urbains qui, aujourd'hui, s'incrustent dans la stratégie d'aménagement du territoire et les utiliser comme moteurs du développement urbain souhaité, des actions pour lever les contraintes multiples à leurs articulations avec le territoire doivent être engagées.

À l'issue de ce que nous avons exposé, un « arrêt sur image » se révèle nécessaire pour redéfinir l'action urbaine sur l'espace. Cela met face à la construction d'une stratégie urbaine visant la redistribution des rôles et la création de passerelles entre les instances sectorielles qui relayaient les sphères centrales de la décision et les instances locales, ce qui rendra incontournable l'investissement dans l'encadrement humain pour former de nouvelles compétences et dans la construction d'un référentiel urbanistique pour accompagner les projets urbains en cours et les projets à venir.

Référence Bibliographique

- Carter H. (1975).** *La geografia urbana, i teori e metodi*, Bologna ed. Zanichelli, traditGreppi C.
- Chaline C, (1980).** *La dynamique urbaine*, Paris ed. PUF, 206 p.
- Devillers C, (1994).** *Le projet urbain* - Editions du Pavillon de l'Arsenal.
- Carrière J-P, (2008).** « les villes intermédiaires européennes et l'Europe polycentrique », in *Hégémonie de la ville, Réalités industrielles* février 2008, Annales des Mines, p 18-2 <http://www.annales.org/ri/2008/ri-fevrier-2008/Carriere.pdf>
- Denis Eric, (2007).** « Les villes intermédiaires dans le monde arabe ». *Cahier du GREMAMO n°19, L'harmattan, pp. 11-54.*
- Emanuel C,** "La citta reticolare. Un'interpretazione geografica dei microcosmi urbani" in AGEL (a cura di.), *l'Italia che cambia. Il contributo della geografia.* Atti del XXV Congresso Geografico Italiano, 1989, vol IV.
- Hayot Alain & Sauvage André (dir), (2000).** *Le projet urbain - Enjeux, expérimentations et profession*, Paris éd. La Villette, 404 p.
- Moussi M, (2010).** « Trajectoires et transactions des modèles urbanistiques en Méditerranée ». in *Les Cahiers d'EMAM 20*
- Santos Milton, (1971).** "Les métropoles incomplètes: possibilités et processus de promotion", in *Revue de géographie alpine, tome 59 n°4 pp 525-532.*
- Nadou, F, (2010).** «La notion de «villes intermédiaires », une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques ». In *Villes petites et moyennes, un regard renouvelé » Colloque 9 et 10 décembre à 2010 Tours,France.*http://halshs.archivesouvertes.fr/docs/00/59/62/04/PDF/Article_Final.pdf.
- Salhi F, (2005).***Gouvernance, logiques d'acteurs et production du logement: état des lieux de la ville algérienne*, Paris, Publibook, 151, <http://www.sudoc.fr/119220601>.
- Sanders L, (1993).** « Modèles de la dynamique urbaine : une présentation critique ». In Lepetit B et Pumain D *temporalités urbaines*, Paris Anthropos.
- Spiga S, (2012).** "La grande ville algérienne à l'heure des projets urbains. Face à la nécessité de renouveler les pratiques urbanistiques, le Diagnostic Territorial peut-il être une perspective méthodologique ?" in

La ville algérienne, 50 ans après. Bilan & visions d'avenir, colloque international Alger EPAU, 7 et 8 novembre, 2012.

Spiga S, (2002). « Du nouveau système algérien d'importation aux nouvelles centralités commerciales dans la ville algérienne » in *La fin des norias ? - Réseaux migrants dans les économies marchande en Méditerranée*, Peraldi M. (dir), Maison Neuve et la Rose.

Travers L, (1958). "Bône. La formation de la ville et les facteurs de son évolution" in *Annales de géographie tome 67, n°334 pp. 498-520*.

Thiery S P, (2012). 1962-1980: Fort développement du secteur public productif et crise des formes de régulation. www.cread-dz.org/cinquante-ans/Communication_2012/THIERY.pdf

Tomas F, (1977). *Annaba et sa région: organisation de l'espace dans l'extrême-Est algérien* ed. Université de Saint-Etienne, - 720 pages

Troin J.F, (2001). *Les métropoles des « Sud », Paris, Éd. Ellipses*

Thèses et mémoires de l'UBMA

Royoux, D, (1984). *Industrialisation et urbanisation périphérique à Annaba. Bidonville et emploi salarié en Algérie*, Thèse de troisième cycle, Université de Poitiers.

Mezghiche D, (2010). « *La dynamique industrielle dans l'agglomération de Berrahal* », Thèse de magister réalisé sous la direction de Spiga Sassia à l'Université Badji Mokhtar- Annaba.

Boulahrouz N, (2012). « *Les stratégies de mise en place d'un parc immobilier industriel à Annaba. Etude des cas de la ZAC MIN et de la zone industrielle El Allalick* ». Thèse de magister réalisé sous la direction de Spiga Sassia à l'Université Badji Mokhtar- Annaba.

Younes M, (2012). « *Configuration spatiale et structuration des espaces périphériques. Le cas de l'agglomération intercommunale d'Annaba* », Thèse de magister réalisé sous la direction de Spiga Sassia à l'Université Badji Mokhtar- Annaba.

Autres documents

ANAT, (1996). La maîtrise de la croissance urbaine des métropoles. Cas de Annaba, 94 p. Document interne à la Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire de la wilaya d'Annaba

Groupe 8, (1982), Annaba, restructuration de quartiers ; Bou Hamra, Béni M'Haffeur, Sidi Brahim, Vieille ville. Document interne à la direction de l'urbanisme de la wilaya d'Annaba-Sidi Amar- El Hadjar

ONS, (2010). Les répertoires des agents économiques et sociaux. Volet: personnes morales-situation arrêtée au 31:12/2010.

ONS, (2011). L'armature urbaine. Collections Statistiques N°163/2011. Série S.

Plan de Constantine, (1960). Rapport Général., Délégation générale du gouvernement en Algérie. Direction du Plan et des Etudes Economiques. Juin 1960. 503 p.

MATET, (2008). La mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire (snat) 2025, <http://www.fichierpdf.fr/2011/06/23/-snat/snat.pdf>.

URBACO-EDE. Rapport méthodologique. SDAAM pour le SDAM d'Annaba (document interne).

URBAN,(1996). PDAU intercommunal d'Annaba, El Bouni – Sidi Amar – El Hadjar.

URBAN, (2008). PDAU révisé intercommunal d'Annaba, El Bouni

ACRONYME

ANDI : Agence Nationale de Développement de l'Investissement.

ANAT : Agence Nationale d'Aménagement du Territoire.

CEE : Communauté Economique Européenne.

FNRA : Fonds National de la Révolution Agraire.

EDR : Entreprises et Développement Régional.

MATET : Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme.

PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.

PAW : Plan d'Aménagement de Wilaya.

PCD : Plan communal de Développement.

POS : Plan d'Occupation du Sol.

UBMA : Université BADJI Mokhtar –Annaba.

URBACO : Centre d'Etudes et de Réalisations en Urbanisme de Constantine.

URBAN : Centre d'étude et de réalisation en urbanisme.

SDAAM : Schéma d'Aménagement de l'Aire de Métropolisation.

ZHUN : Zone d'Habitat Urbaine Nouvelle.

ANNEXE

