

La république algérienne démocratique et populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique
Université Larbi Ben M'hidi - Oum El Bouaghi -
Institut de gestion des techniques urbaines

N° d'ordre.....

Série.....

Mémoire

Pour l'obtention du diplôme de magistère
Option : gestion des villes et développement durable

Présenté par : Melle Guessoum Warda

Thème

**L'extension urbaine
et la problématique de préservation
des zones touristiques littorales
cas de la ville de Jijel**

Sous la direction de : M. Adad Med Chérif

Membres du jury :

Président : M. Ghanouchi Ahmed

Rapporteur : M. Adad Med Chérif

Examineur : M. Benghadbane Fouad

Examineur : M. Aiche Messaoud

M.C.A. Université d'Oum El Bouaghi

M.C.A. Université d'Oum El Bouaghi

M.C.A. Université d'Oum El Bouaghi

M.C.A. Université de Constantine

Dédicaces

Je dédie ce travail :

A mon père qui m'a soutenue durant mes études et qu'il soit fier de moi comme il l'a toujours été.

A ma mère qui ne m'a jamais privée de son attention et de ses encouragements.

A mes frères et sœurs

A toute ma famille

A tous mes amis et amies

Et à tous ceux qui m'ont aidé

Remerciement

Merci à dieu de m'avoir donné la force et le courage de mener jusqu'à la fin ce travail.

Tout travail de recherche n'est jamais totalement l'œuvre d'une seule personne, à cet effet, je tiens à remercier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.

Je remercie vivement mon encadreur le Docteur Adad Med Chérif, qui a cru en moi et a su me guider et me faire progresser tout au long de ce travail de recherche.

Je remercie également le président et les membres du jury pour leur amiable acceptation d'évaluer ce travail.

J'exprime ma gratitude à toutes les personnes des différentes administrations qui ont accepté de répondre à mes questions avec gentillesse.

Enfin, j'adresse mes plus sincères remerciements à tous mes proches et amis qui m'ont toujours soutenu et encouragé au cours de la réalisation de ce mémoire.

Structure du mémoire

Partie théorique " L'extension urbaine et la préservation des zones touristiques littorales"

Chapitre I Généralité sur l'extension urbaine, le tourisme et les caractéristiques des zones littorales dans le monde

Chapitre II Expériences étrangères de préservation des zones touristiques littorales

Chapitre III Les politiques urbaines par rapport à la préservation du littoral en Algérie

Chapitre IV Le tourisme algérien, et le souci de développement durable du littoral

Partie pratique " Etude de cas de Jijel"

Chapitre V Le contexte régional Jijilien et la problématique de préservation des zones touristiques littorales

Chapitre VI L'extension urbaine, le tourisme et la préservation des zones littorales de la ville de Jijel

Chapitre VII Analyse de questionnaires destinés à la population et résultats d'entrevues effectués avec les administrations concernées

Chapitre VIII Analyse de degré de préservation de deux ZET

Introduction Générale

Introduction générale

La ville est un lieu de concentration humaine, en cause « la ville est un assemblage de fonction. Il n'y a pas de ville, utilisée uniquement pour l'habitat, pour le tertiaire ou l'industrie. Selon la célèbre formule de la charte d'Athènes, les fonctions de la ville sont la production, l'habitat, la culture du corps et de l'esprit et la circulation » (J.Pelletier, Ch. Delfante, 1995:39).

Donc, la gestion des villes, qui fait intervenir plusieurs acteurs de la ville, est une opération très complexe. La gestion de la ville ne peut être efficace que si plusieurs domaines sont simultanément pris en compte tels que les instruments d'urbanisme, l'architecture, la géographie, l'hydraulique, l'économie et la sociologie.

Cette complexité permet l'intervention de chaque spécialiste, en ce qui concerne pour effectuer l'entité et l'unité de la ville.

En revanche, dans les pays en développement cette notion est perdue, les spécialistes ne se réunissent que rarement dans les études ou les exécutions des projets en milieu urbain, ce qui induit et reflète l'image actuelle de la ville, ou on remarque un mauvais aspect et un look chaotique caractérisant ces villes.

L'extension urbaine signifie le phénomène qui naît des besoins intenses de population locale, cela se justifie souvent par la croissance démographique élevée et l'exode rural vers les milieux urbains, en cherchant la proximité des lieux de travail et d'équipements, donc les collectivités locales cherchent à satisfaire les besoins croissants des habitants en matière de logements et des équipements divers. Aujourd'hui, ce phénomène entraîne la dégradation des milieux urbains et entrave l'organisation de l'ancienne ville. Les nouveaux habitants s'installent à la ville d'une manière spontanée en y installant des habitats illicites : type souvent rural, des bidonvilles et des Gourbis.

La ville s'étend en fonction des besoins et exigences de sa population en termes de logements et d'équipements, donc elle doit être durable pour en satisfaire tous les segments sociaux. Il est bien évident que cet objectif n'est pas facile à atteindre, il faut que tous les acteurs de la ville participent et interviennent chacun en ce qui lui concerne et en coordination entre eux, pour développer la ville et maîtriser son extension.

D'ailleurs, l'extension urbaine est une nécessité pour une ville, alors des réserves foncières sont essentielles pour la réalisation des différents programmes soulignés dans les plans d'aménagement et d'urbanisme (les PDAU et les POS), qui orientent l'étalement futur de la ville.

Comme déjà mentionné, la ville côtière en Algérie est toujours en mouvement principalement sous forme d'extension urbaine. Elle se fait d'une manière spontanée et anarchique souvent sur des terres agricoles fertiles et à très haut rendement perturbant ainsi les écosystèmes.

Bien que la pêche et le tourisme balnéaire soient les activités principales des villes côtières, l'extension urbaine à proximité de la mer et sur les plages n'a jamais été un souci de la population. Elle n'a pas mesuré le danger que représente ce phénomène sur l'urbanisme, l'environnement, l'économie locale et le bien-être du citoyen.

Ainsi on assiste au rejet des eaux usées directement dans la mer sans aucun traitement ce qui a donné une mauvaise image de la ville qui est supposée accueillir les activités touristiques notamment le tourisme balnéaire.

En fait, la mer offre aux villes côtières une identité propre. Elle leur permet d'accéder un niveau de développement socio-économique conséquent. Pour cela, il est nécessaire de protéger et de préserver ce patrimoine.

Le littoral algérien s'étend sur 1200 km, marqué par une dégradation environnementale, architecturale et urbaine appréciable. En raison de la forte concentration de la population soit 2/3 de la population du pays, qui se distribue sur 4% du territoire nationale, et en plus mené d'une population estivale supplémentaire.

Les capacités naturelles et historiques de l'Algérie sont multiples et variés, ce qui alimente l'aspect touristique, sachant que le tourisme deviendra en 2015 l'activité économique dominant au niveau internationale, le grand problème de notre pays est l'insuffisance des équipements touristiques, pouvant accueillir les flux progressif des estivants, ce qui pose la problématique de maîtriser la capacité de charge touristique au niveau des villes.

Les zones touristiques balnéaires contiennent des zones classées considérées comme zones d'expansion touristique « ZET ». Ces zones touristiques ont été exposées aux extensions urbaines illégales, surtout pendant la décennie noire de l'insécurité de l'Algérie. Cela entraîne des effets graves sur la qualité de l'urbain et sur le tourisme.

La majorité des ZET ont été détournées de leurs vocations initiales, leurs terrains d'assiettes sont servis pour implanter des lotissements, coopératives immobilières et des équipements publics complémentaires.

Les questions qui se posent sont :

- Pourquoi le foncier touristique n'a pas été préservé, pour la réalisation des projets touristiques, comme prévu par les instruments d'urbanisme ?

- Pourquoi il reste exposé aux extensions urbaines spontanées et illicites ?

La réponse à ces questions nécessite une recherche profonde sur les enjeux urbains et touristiques du pays.

Le tourisme occupe aujourd'hui une place prépondérante dans l'économie des pays, A l'instar

de beaucoup de pays où le tourisme occupe une place prépondérante dans l'économie, l'Algérie, qui doit se préparer pour l'après pétrole, a besoin d'exploiter et de valoriser ses potentialités économiques, notamment le tourisme en vue d'assurer aux générations futures un développement durable.

La ville de Jijel se situe dans une région qui renforce et valorisent le tourisme car elle est caractérisée par son climat modéré et ses sites naturels, archéologiques et historiques. Cependant, tous ces atouts ne sont pas bien exploités à cause de l'inefficacité dans la gestion touristique. Cela s'est répercuté négativement sur la rentabilité et le développement de la ville.

A l'instar de la majorité des villes côtières algériennes qui ont connu des extensions urbaines incontrôlées, Jijel s'est étalée sur les zones réservées pour recevoir les infrastructures touristiques dans le cadre des ZET. Aussi ce phénomène n'a pas épargné sa vocation agrotouristique, Il n'a laissé que quelques ouvertures sur la mer. Cela a provoqué des perturbations des écosystèmes du littoral. Ces extensions incontrôlées ont terni l'image de la ville : aspect extérieur du cadre bâti incohérent, manque d'une unité urbaine, absence d'intégration au site, et rejets des eaux usées dans la mer sans aucun traitement.

Donc, quels sont les principaux facteurs qui ont favorisé la non préservation des zones touristiques littorales de la ville de Jijel?

❖ **L'hypothèse**

Les principales causes de la situation actuelle du non préservation des zones touristiques littorales sont : la mauvaise prise en charge de la préservation des zones touristiques par les pouvoirs publics au niveau local, l'inefficacité des outils d'aménagement et d'urbanisme par rapport à la stratégie nationale, et aussi à la non participation volontaire de la population à la gestion urbaine.

❖ **Les objectifs de la recherche**

L'explication de l'état actuel des zones touristiques littorales et la nécessité de leurs préservations à travers une bonne gouvernance en favorisant leurs aspects touristiques. Ce phénomène est plus récent et très rapides dans la wilaya et dans la ville notamment.

En effet, l'extension urbaine alarmante sur les zones réservées au tourisme balnéaire, et sur les ZET notamment, et on doit savoir pourquoi sous le regard de tout le monde, ce phénomène n'est pas été limité.

❖ **Le choix du thème**

- Le thème de préservation des zones touristiques littorales contre les extensions urbaines destructives de l'environnement et perturbatrice du développement du tourisme local s'inscrit dans le cadre de développement durable de la ville et du tourisme.
- Le foncier touristique est mal maîtrisé en Algérie et le foncier urbain aussi.

❖ **Le choix du site**

- Le phénomène de l'extension urbaine n'atteint les ZET que récemment dans la wilaya de Jijel par rapport aux autres wilayas.
- La wilaya de Jijel a été écarté par le SDAT 2025, dont aucun projet touristiques n'est programmé dans la wilaya malgré sa place privilégié dans le tourisme et vu ses potentialités naturelles, culturelles et ses infrastructures importants (le port de Djen Djen- le plus grand port de l'Algérie-, l'aéroport Ferhat Abas, la voie ferrée, et les voiries élargies pour recevoir les grands flux du touristes,...etc.) cela nous a empêché de chercher les causes.

❖ **La méthodologie de recherche**

Notre recherche s'inscrit dans la problématique de préservation des zones touristiques littorale contre les extensions urbaines souvent anarchiques. Il est surtout question dans ce travail de ressortir les causes de la non préservation de ces zones afin de valoriser les notions spécifiques du développement durable par l'intégration du triple équilibre : de l'équité sociale, de l'efficacité économique et de la soutenabilité écologique. Cela nécessite la démarche systémique, qui étudie un système dans sa globalité même s'il est en interaction avec plusieurs systèmes.

❖ **Les étapes de la recherche**

Cette recherche est parcourue par plusieurs étapes présentées comme suit :

➤ **La recherche théorique**

Elle a pour objectif de rassembler le maximum d'informations se rapportant avec la problématique établie. L'objectif étant de mieux cerner le thème en développant un certain nombre de concepts, de notions considérées comme fondamentales pour la maîtrise du thème

Concernant les outils de cette recherche, on peut citer essentiellement :

- La recherche bibliographique

Contient tous les documents écrits, notamment les ouvrages et les thèses.

- La recherche électronique

Ce sont des articles sous forme des fichiers: PDF, Word, power point :

Cette recherche été très fructueuse, car elle nous a fournît des documents qui traitent de l'état actuel du secteur touristiques, le classement de l'Algérie par rapport a l'ensemble des foyers touristiques méditerranéens, ainsi que les nouvelles politiques pour la relance du secteur touristique en Algérie ", le contenu du SNAT 2025, du SDAT 2025,....etc.

➤ **L'approche opérationnelle**

Cette partie est consacrée essentiellement au travail mené sur terrain et que nous présentons comme suit :

- Les supports iconographiques

- Une partie d'illustrations en images a été tirée de l'internet concerne la présentation
- de la wilaya de Jijel et la Z.E.T, ainsi que l'utilisation de Google Earth pour la lecture des cartes "des vues aériennes".
- Des documents numériques disponibles au niveau de la DUC et la direction du tourisme tel que le rapport et les plans Autocad du PDAU de 2009 et la première phase du SDAT de la wilaya de 2005.
- Des entretiens ont été mené avec les directions concernées à savoir : la direction du tourisme, la DPAT, l'APC,...

- Le travail du terrain

- Les interviews avec les directions, les habitants du site et les gens qui vivent à proximité du site.
- Les différentes visites effectuées sur terrain "assiette d'intervention" et la prise des photos,
afin de connaitre les caractéristiques du terrain d'intervention et tirer une synthèse des potentialités, les contraintes du site et les caractéristiques des constructions et des espaces non bâties.

❖ **La structure du mémoire**

Dans cette recherche on a adopté la démarche de la méthode systémique, dont plusieurs systèmes sont reliés entre eux, et on ne peut pas décortiquer les principaux éléments de la problématique de la recherche, sans savoirs les problématiques de chaque système : d'une part le système urbain et l'extension urbaine non maîtrisées, d'autre part le tourisme et la problématique de préserver les zones touristiques littorales.

- Dans le premier chapitre, on a essayé de faire un aperçu sur l'extension urbaine
- Le deuxième chapitre discute des expériences de quelques villes étrangères pour savoir leurs démarches de préservation des zones touristiques littorales.

- Le troisième chapitre, analyse le système urbain en Algérie, à travers les systèmes qui les dépendent : l'historique de la gestion foncière, et urbaine pour savoir la période et les causes qui ont dues à la prolifération de l'extension urbaine spontanée et non maitrisée.
- A travers le quatrième chapitre, on a montré l'état du tourisme en Algérie qui est alarmant par rapport à nos voisins la Tunisie et le Maroc, la dernière destination de la méditerranée, parmi les causes de cet état, on trouve le délaissement et le non aménagement des zone touristiques littorales, notamment les zones d'expansion touristiques « les ZET » depuis leurs création en 1988, par les services de l'état, ainsi les occupations illicites et la prolifération des habitats dans ces zones d'une part, et le foncier des ZET non exproprié jusqu'à nos jours, c . a. d administrativement, ces zones sont appelées ZET (foncier touristique) mais souvent, les terrains des ZET sont de propriété privée. Cependant, ces zones peuvent être expropriées par l'ANDT au sens de la réglementation en vigueur.
- Le cinquième chapitre analyse les potentialisé touristique la capacité de charge de la wilaya de Jijel et surtout l'état du littorale et des ZET.
- Le sixième chapitre contient l'analyse des contraintes et des différentes extensions urbaines de la ville. Ainsi que l'analyse critique des différents instruments d'urbanisme et du tourisme. Et l'analyse du questionnaire qui a fait l'objet de l'analyse de l'état des habitations au niveau des zones touristiques littorales et le degrés de conscience de la population locale concernant leur rôle indispensable dans la planification et la gestion de la ville, du tourisme notamment pour atteindre l'objectif de la préservation des zones touristiques littorales. Ainsi que l'exposition des justifications données par les principaux acteurs de la gestion urbaine et du tourisme, à l'aide de l'entrevue effectuée.
- Le septième chapitre est affecté à l'analyse de questionnaires destinés à la population et aux résultats des entrevues effectués avec les administrations concernées concernant l'occupation des zones littorales jijiliennes par des quartiers résidentiels au lieu des aménagements touristiques.
- Le huitième chapitre est affecté à l'analyse de degrés de préservation de deux ZET et l'extension urbaine sur ces deux zones qui occupent des sites stratégiques non exploitées au tourisme.

Partie théorique

Chapitre I

**Généralité sur l'extension urbaine,
le tourisme et les caractéristiques
des zones littorales dans le monde**

Introduction

Dans le monde le souci de préservation des zones touristiques littorales contre l'urbanisation est le plus alarmant. Ces zones sont à la fois porteuses de revenus concurrentiels avec ceux des autres secteurs économiques, et exposées aux pollutions diverses. Historiquement, elles sont les plus convoitées pour des raisons diverses, telles que les échanges maritimes, la pêche, l'agriculture (les plaines littorales les plus favorables pour cette activité,..etc). Cependant, ces zones sont les plus fragiles, et les plus menacées par la concentration des populations et des activités industrielles, touristiques, commerciales et agricoles.

Ces dernières décennies, le phénomène de l'extension urbaine se génère d'une manière très rapide, à cause de la croissance démographique (naturelle, immigration interne), et à cause des effets des politiques d'industrialisation, et de modernisation économique (la création des zones industrielles près des villes), ce qui est dû à l'immigration de la population rurale vers les villes, pour raison du travail. Ce phénomène engendre une concentration urbaine accrue, et des extensions urbaines de plus en plus non maîtrisées par les collectivités locales, et qui accède les milieux naturels les plus sensibles, tel que les zones agricoles et les zones littorales les plus attractives vu leurs potentialités naturelles et physiques capable de développer le cadre de vie des habitants qui les occupent.

A travers ce chapitre on va collecter les informations nécessaires pour faire cette recherche, donc on va analyser les trois principaux systèmes : l'extension urbaine, le tourisme, les caractéristiques des zones littorales, tout en exposant par la suite quelques expériences internationales de préservation des zones touristiques littorales contre l'urbanisation et les extensions urbaines.

Pour savoir plus le phénomène de l'extension urbaine on doit savoir ses types, facteurs, contraintes et formes afin de pouvoir analyser l'extension urbaine de notre cas d'étude par la suite.

Ainsi on doit savoir l'historique du tourisme à travers le monde pour ressortir ses méfaits et ses nouvelles tendances.

On doit parler de la problématique mondiale qui se centralise autour du littoral convoité mais fragile et sensible et nécessite la préservation. De ce fait on expose quelques expériences de préservation des zones littorales pour en faire l'exemple à notre cas d'étude, à travers le deuxième chapitre.

1. Généralité sur l'extension urbaine

L'extension urbaine est une action liée à la recherche des formes de matérialisation, des réponses apportées aux demandes nouvelles en matière d'espaces pour l'emploi d'habitats, d'équipements et d'infrastructures de point de vue programmation, implantation et organisation. (Brahim Ben Youcef. 1999 : 15).

1.1. Caractéristiques de l'extension urbaine

1.1.1. Les types de l'extension urbaine

Les extensions urbaines sont multiples, on trouve les extensions urbaines continues ou discontinues, ainsi on rencontre la densification urbaine pour économiser l'espace et préserver le foncier urbain et le foncier agricole souvent, mais on aperçu l'étalement urbain sur les banlieues et les zones périurbaines et rurales près de la ville et parfois la conurbation entre le centre ville initiale et les zones satellites périphériques ou bien les agglomérations secondaires existantes à proximité du centre ville. Ainsi on rencontre les extensions programmées et planifiées que les collectivités locales peuvent la manipuler et la diriger et les extensions spontanées et illicites que les gestionnaires de la ville veulent les éviter.

Généralement on peut résumer les types de l'extension urbaine comme suit :

➤ L'extension intérieure (la densification urbaine ou l'extension verticale)

Dans les anciens quartiers notamment, les espaces sont densifiés successivement par des équipements publics, ou des habitations au fur et à mesure de l'accroissement de la population locale et de l'afflux venu des zones rurales. L'extension intérieure comporte aussi une autre forme : l'extension verticale ou bien en hauteur, lors de la disparition du terrain libre il fallait procurer de nouveaux logements pour répondre aux besoins de la population par l'augmentation du nombre d'étages, vu la rareté ou l'indisponibilité du foncier urbanisable, et dans le cas de Hong-Kong, la densification du bâti s'explique par la topographie (88% du territoire sont inconstructibles) et le paroxysmique, donc le centre est devenu une forêt de gratte-ciel. (Rémy. Allain.2004 :180)

➤ L'extension extérieure (l'extension horizontale)

Elle prend forme en dehors des anciens tissus urbains, créant de nouveaux groupes d'habitations qui ont permis à la ville de s'étendre dans diverses directions. Généralement ce type d'extension est caractérisé par l'augmentation en surface et la diminution en hauteur des immeubles (banlieues et quartiers périphériques, villes satellite, villes nouvelles,...). (Panerai.P, Depaule. J.C, Demorgon. M, 2002 : 63-65). L'extension horizontale favorise l'occupation des grand espaces, et la surconsommation du foncier urbain.

1.1.2. Les formes de l'extension urbaine

L'extension urbaine à plusieurs formes, selon la topographie, la morphologie sociale, la répartition spatiale de la population,..etc. Ainsi les villes industrielles sont évoluées autour des usines, les villes marchandes près des voies, des chemins de fers et des ports, les villes musulmanes autour de la mosquée, les autre villes de culte autour de l'église ou la cathédrale, ..etc

En effets les extensions urbaines se différencient d'une région à l'autre surtout selon la topographie, les disponibilités foncières, la disponibilité des moyens de transport et la disponibilité des ressource économiques (poste de travaux dans le domaine de l'industrie, commerce, tourisme, et services divers). Les formes les plus connues sont semi-concentrique (lorsqu'une contrainte se présente comme la mer qui favorise le choix de l'extension vers le sud), linéaire, sous formes d'étoile, en damier (dans les villes coloniales notamment), en tache d'huile (groupements urbain de petites tailles dispersées dans l'espace autour du centre ville). (Op.cit., 2002 : 52)

1.1.3. Les facteurs de l'extension urbaine

Les facteurs de l'extension urbaine sont plusieurs et différent d'une ville à une autre, on peut les résumer comme suit¹ :

➤ facteurs politiques²

Les décisions politiques jouent un rôle très important en matière d'extensions planifiées, de la création de villes (le cas des villes nouvelles en Algérie), et de zoning tel que : zone de développement industriel, zone d'attraction, zone d'activité, zone touristique, ..etc.

Ainsi les politiques ou bien les logiques de gestion urbaine suivies par les différents acteurs de la ville ont des impacts sur la gestion des extensions urbaines future.

En effet, les municipalités compétentes dans l'attribution des permis de construire, ont le rôle principale pour ce qui est de la dispersion des logements et des équipements publics (Charms. E.2011).

➤ facteurs économiques³

Ces facteurs ont un rôle efficace qui influe sur le volume et la forme de l'extension urbaine. De ce fait la création d'une zone industrielle pour une ville permet d'attirer la population rurale vers la ville pour améliorer leurs cadre de vieetc, la même chose dans le cas d'une zone d'activité ou de commerce de grande envergure, cela favorise l'extension de la ville, aux alentours de ces zones, à l'exemple des villes industrielles se structurent autour des usines, et les villes portuaires qui se densifient à proximité du port en s'étendant vers les zones périphériques.

➤ facteurs sociaux

Le facteur de la croissance démographique, les revenus permanents et aisés, et le niveau social de la population et les changements sociaux sont liés directement à l'extension des villes.

➤ facteurs technologiques⁴

Le développement technologique et le développement des outils informatiques et des moyens de télécommunication sont des éléments qui favorisent l'extension des villes et amplifie le changement sociale.

➤ facteurs sécuritaires⁵

Le besoin de se sentir en sécurité demeure un facteur important qui favorisent les extensions urbaines à proximité des centres ville et près des zones sécurisées (près des zones militaires, sureté urbaines,).

1.1.4. Les contraintes de l'extension urbaine

Les principales contraintes de l'extension urbaine selon Panerai.P, Depaule.J.C, et Demorgon.M sont:

➤ Les contraintes naturelles

Les contraintes naturelles sont différentes d'une ville et a une autre. Pour les résumer, on peut citer les plus importantes telles que : les mers et les océans, la nature du sol (les sols difficiles ou inaccessibles

¹ fr.wikipedia.org/wiki/Urbanisation/periurbanisation.

² www.clg-doisneau-gonesse.ac-versailles.fr > ...> hitoire-géographie >3°

³ www.globnet.org/ preceup/pages/rf/chapitre/etalieu/.../a/a_b.htm

⁴ www.palissy47.info/IMG/pdf/LES-NB-DU-PT.pdf

⁵ www.maphilo.net/sujet_urbanisation-securite-qualite-vie-2685.htm

à l'urbanisation), le littoral et les zones d'eau (les zones qui contiennent d'importantes quantités d'eau superficielle, ou d'eau sous terrain. Il faut protéger ces zones et éviter l'extension sur ces terrains), sur les montagnes et les terres agricoles. souvent les villes souffrent de ce grand problème et la protection de ces terrains, surtout ceux de grand rendement agricole, qui représentent un atout économique et une source de développement durable pour le pays et la ville en sont essentielle.

Ainsi il faut préserver les zones forestières considérées comme poumons de la ville, vu leurs importance écologique, naturelle et économique.

En effet, des lois et des décrets juridiques ont été promulgués pour protéger ces zones, notamment le littoral, les forêts et les montagnes dans le but de les valoriser et les conférer des exploitations touristiques, et de loisir sans oublier, les différents risques naturels tels que les zones inondables et celles exposées aux séismes qui constituent un véritable danger devant les extensions urbaines.

➤ Les contraintes physiques

Ils constituent des obstacles plus alarmants que les contraintes naturelles, tel que :

- Les zones industrielles (elles posent la plus importante contrainte devant l'extension urbaine, ce qui demande la révision du sens de leur extension, pour éviter les risques technologiques),
- Les zones de servitudes tel que celles des lignes d'électricité à hautes tensions, des voiries nationales, des chemins de fer,..etc (il faut laisser la distance de sécurité, ce qui reflète une discontinuité de tissu urbain)
- Les zones de patrimoine architectural protégé (dans les villes anciennes qui ont une histoire se trouve un patrimoine historique et culturel à sauvegarder),
- Les zones affectées aux rejets des déchets,..etc.

➤ Les contraintes foncières

Le foncier est un véritable obstacle devant les extensions urbaines. Les terrains de propriété privée sont considérés comme des contrainte majeur de l'extension des villes (Rémy Allain.2004) notamment le problème de discontinuité de tissu urbain. souvent cette contrainte est marqué par une différence topologique entre deux territoires, ou se superpose une différence administrative (limite de propriété, de commune ou de département, ...).

Par exemple en Algérie, les terrains de propriété « Wakf » sont des terrains non vendu, et non constructible.

Pour éviter ces contraintes il faut établir une carte foncière au préalable, pour quantifié les terrains favorable juridiquement à l'extension urbaine à court, moyen et long terme, et finaliser les procédures de l'expropriation, et de l'indemnisation, pour raison d'utilité public.

On peut évoquer aussi, les contraintes sécuritaires, surtout dans les zones exposées aux : terrorisme, agressions, vols, délinquances sociales,... Elles constituent des zones dangereuses et perturbe les extensions urbaines horizontales mais favorise la densification urbaine, en cherchant la sensation de sécurité.

Effectivement il est à noter que la topographie accidentée, mène à des extensions entravées et interrompues par les infrastructures viaires, ferroviaires et aéroportuaires ainsi par les barrages d'eau et les station électriques et leurs servitudes sont des facteur de discontinuité urbaine.

Il ne faut pas négliger aussi, les problèmes d'alimentation en eau également, de l'évacuation des eaux usées en l'absence ou l'insuffisance des stations d'épuration dans les villes, ainsi que la mauvaise gestion des déchets et le manque des opérations de recyclage et de récupération.

Autant, les extensions urbaines sur les zones agricoles, et les touristiques, ont fait que ces espaces sont devenus des zones souvent totalement urbanisées (l'implantation des habitats et équipements divers) plus que des espace de production et de tourisme, autant, la présence de zones agricoles, empiétées, urbanisées, qui sont devenus un espace de résidence plus qu'un espace de production.

1.2. Les effets du gigantisme des villes et de l'extension urbaine

Parmi les effets constatables dans le monde on cite :

1.2.1. L'explosion urbaine

L'équilibre d'une ville est à trouver entre l'habitat, l'emploi, le commerce, les transports et les activités culturelles exercées largement, or, la concentration des populations, autour des grands centres, donne naissance à de véritables monstres urbains. Même si elle ne prend pas les mêmes aspects à travers les différentes villes du monde, même si dans les pays industrialisés, les risques sont moindres en raison des flux évoqués par la consommation, l'hypercentralisation conduit à la perte des grands équilibres que sont d'une part, la qualité de vivre ensemble dans l'espace urbain et d'autre part, la dynamique du développement de la ville et la nécessité de l'extension urbaine.

L'hyper centralité est un mal dont on connaît les signes et dont on peut diagnostiquer les causes :

- Une gestion inadaptée à travers des institutions éloignées des réalités, ou trop sensibles aux pressions. On touche du doigt les dégâts engendrés par la disparité des échelons de prise de décision. Ce phénomène n'a pas été éradiqué par les lois de décentralisation. À défaut de préserver une démocratie à l'échelle urbaine, la ville est en crise "Le monde urbain est défait, la ville est partout, mais partout en crise" (Dubet F, 1994).
- La destruction des milieux de vie urbains, du tissu social, des solidarités et des systèmes de régulation conduit à la disparition de cette part de déviance tolérée par la communauté urbaine.
- Les dysfonctionnements des transports, l'insalubrité du marché financier, les effets de la pollution s'ajoutent à la fragilité du réseau relationnel. Les rapports codifiés et la grille administrative ont remplacé l'interdépendance des relations à travers la mosaïque des petits univers urbains, garant des formes de sociabilité.

La sociabilité urbaine est aussi ambiguë que fragile, lorsque le lien social se distend, la ville accentue le sentiment de grande solitude et engendre une fracture encore plus profonde, et le blocage d'accès à la cité en fait une cité interdite qu'un cordon sanitaire retrancherait du monde.

La banlieue est devenue « cristallisation de tous les dangers » selon la formule de Thierry Paquot « elle réunit sur un même territoire « tous les pestiférés de fin de siècle ». La liste en est bien connue et maintes fois énoncée : « drogués, ruraux, délinquants, isolés, exclus, etc ». (Paquot Th, 1991).

La disparition de l'urbanité qui se traduit par l'ennui, le désespoir, la violence et la révolte. « Une sorte d'exclusion qui porte la perte d'identité et de la dignité, c'est la faillite de citoyenneté » (Yves Henri Bonello. 1998 : 36).

1.2.2. Le système urbain menacé par la prolifération de l'exode urbain et rural

Il est à signaler que l'exode urbain correspond au déplacement de populations, à la recherche d'une amélioration des conditions de vie, qui quittent les villes pour s'installer dans les zones périurbaines ou la campagne située à proximité des zones urbaines. Depuis les années 1970, l'exode urbain, qui a pris la relève de l'exode rural, touche essentiellement les pays développés et il a pour conséquence d'importantes migrations pendulaires, le matin et le soir, pour tous ceux qui travaillent en ville et habitent en périphérie¹. L'exode urbain donc, alimente l'extension urbaine comme l'exode rural qui accélère ce phénomène.

Ces deux phénomènes, difficiles à cerner, sont en mobilité continue. Cependant, l'exode rural entraîne le délaissement total des zones rurales est en particulier les activités agricoles au profit des activités industrielles et de service. Ce qui engendre un déséquilibre dans le système économique et urbain : un déséquilibre en matière de la distribution de la population dans l'espace géographique et la disparition de l'hierarchisation urbaine (zones urbaines, zones semi urbaines et zones rurales) ni équilibre en matière des activités économique (le délaissement de l'agriculture – source de l'autosuffisance alimentaire dans le système économique- et en parallèle la prolifération remarquable du service tertiaire.

De ce fait, la prise en charge des politiques de stabilisation des populations a été engagée pour minimiser les méfaits de ces phénomènes.

1.2.3. Le déplacement individuel et l'engorgement des centres urbains

Traditionnellement on quantifie le déplacement des personnes, mais aujourd'hui le développement des télécommunications a des répercussions directes sur le phénomène urbain. Donc d'une part certains modes de transport deviennent nocifs pour la ville : les déplacements en automobile individuelle conduisent à une saturation qui n'est pas seulement de nature à paralyser le flux de circulation, ils génèrent des pollutions énormes. Cette situation est contre les tendances actuelles de protection de l'environnement et du développement durable. D'autre part le développement de la technologie et des moyens de télécommunication modifie la dimension urbaine et favorise le phénomène de l'extension à l'extérieur ou loin de la ville.

Selon Martin CAHN, ADEME / Energie- cités², par exemple, la ville de Groningen, chef-lieu de la Province du nord des Pays-Bas qui comprend environ 170 000 habitants connaît un fort afflux de pendulaires qui viennent à la fois de la banlieue, de la ville elle-même, des petites villes et des petits villages faisant partie d'un vaste bassin de vie s'étendant sur un rayon d'environ 20 km autour de la ville. Cette ville s'est fait connaître par des actions audacieuses dans le domaine de la mobilité et des transports.

Dans les années 60, une série de rocade avait été proposée pour désengorger le centre-ville. Bon nombre d'entre elles ont été construites à la fin des années 70 et au début des années 80. Un plan de circulation a été mis en place au centre-ville en 1977. La ville a depuis mis au point une série de politiques qui ont été conçues pour réduire l'accès au centre et, de manière générale, réduire l'utilisation de la voiture privée dans l'agglomération.

¹ www.toupie.org > Dictionnaire

² www.mairieconseilspaysage.net/documents/Eda-etalement-urbain.pdf

Le centre historique connaissait des bouchons et approchait du blocage total. L'environnement du centre-ville se caractérisait par l'engorgement, un environnement piétonnier non satisfaisant ainsi qu'une pollution de l'air et sonore provenant de la circulation.

Le conseil municipal devait faire face à un problème majeur : comment pouvait-il assurer une accessibilité appropriée, essentielle pour la vitalité économique de la ville et en même temps restreindre l'utilisation de la voiture dans le centre-ville? En 1992, pour faire suite au plan de circulation, la ville a lancé un programme de renouvellement destiné au centre-ville appelé "Hand on heart". Il reposait sur deux grands principes :

- La ville doit être facile d'accès. Un système de circulation efficace est une nécessité pour l'économie de la ville. Cela est particulièrement vrai pour Groningen, qui est un centre régional,
- Il est vital de restreindre la circulation automobile et de stimuler les transports en commun et le vélo comme moyens de circulation respectueux de l'environnement, afin de maintenir la qualité de vie urbaine.

Les solutions adoptées :

- La politique d'aménagement a été centrée sur l'idée d'une ville compacte, en utilisant une batterie de mesures conçues pour réduire la nécessité de se déplacer.
- Un plan structurel a été établi en 1996. Il s'agit d'un plan stratégique pour la ville qui définit la stratégie générale d'urbanisme servant de guide aux autres plans. Il a été conçu pour favoriser une ville compacte, dont le centre-ville est facilement accessible au moyen de modes durables (transports en commun, à pied, à vélo).

Il encourage un environnement de grande qualité dans des conditions liées aux permis d'urbanisme concernant l'aménagement paysager, la qualité des constructions, etc. Ce plan structurel n'est pas exigé par la loi, mais constituait un précédent pour les autres villes néerlandaises.

- Les plans locaux ont défini une utilisation des sols visant à engendrer une implantation compacte de la ville avec une urbanisation dense le long des principales artères de transports. Les nouvelles zones résidentielles sont accessibles aux itinéraires des transports en commun et au réseau cyclable.

La politique concernant les utilisations génératrices d'emplois suit la politique ABC du gouvernement néerlandais. Les gros employeurs (utilisations A) sont généralement situés aux points d'intersection des transports en commun, comme la gare ferroviaire principale. Ceux ayant des besoins moins importants et plus localisés (utilisations B) se trouvent aux points d'intersection sub-urbains du réseau de transports en commun, tandis que ceux qui ont besoin d'accéder au réseau routier pour la livraison des marchandises (utilisations C) sont implantés aux endroits périphériques. Les grands magasins, qui ont besoin d'un accès pour que les clients prennent livraison des marchandises, sont situés sur la rocade intérieure, et les clients sont obligés de payer pour stationner. La ville dispose d'un accès au centre-ville limité. Elle a piétonnisé une large zone dans le centre qui a été organisée en une série de quatre cellules étanches de circulation.

Le stationnement a été fortement contrôlé et une série de parkings d'échange a été réalisée sur les rocades. Un stationnement très limité a été autorisé en liaison avec les utilisations génératrices de nouveaux emplois dans le cadre de la politique "ABC".

La priorité a été donnée aux transports en commun et aux piétons. Seuls les bus, les cyclistes et les taxis peuvent traverser la zone centrale de la ville, la priorité a été donnée aux bus grâce à des voies réservées à des feux de circulation le long des principales artères. La politique de « circulation calme » dans les zones résidentielles s'est accompagnée d'une limitation de vitesse à 30 km/h.

- Un réseau de pistes cyclables a été aménagé dans toutes les zones de la ville, avec le sens habituel du détail qu'ont les Néerlandais, comme des carrefours et un stationnement pour les vélos.
- Un programme actif de participation et de sensibilisation du public a été entrepris, afin de développer un état d'esprit favorable aux mesures prises. En particulier, un effort considérable a été fait pour convaincre les commerçants du centre-ville qui, au départ, étaient opposés à toutes les restrictions, mais qui sont devenus d'ardents défenseurs des restrictions une fois que celles-ci leur ont été présentées. Un nouveau programme de débats et de sensibilisation est organisé tous les 4 à 5 ans pour s'assurer que l'équilibre est maintenu.

En 1995 -1997, un programme présenté pendant le réexamen du plan de circulation a recueilli 10 000 réponses, et bon nombre d'entre elles ont été utilisées pour étudier ce plan. Un nouveau plan de transport qui comprenait les résultats de la participation publique, a été publié en 1997 et une mise à jour a été réalisée en 2003.

Il est très important de suivre cet exemple et d'appliquer tels procédures pour désengorger la circulation dans les centres villes, surtout en moments de pointe et en saison estivale notamment, dans les zones littorales ou les flux des estivants se multiplient progressivement chaque année, ou la circulation devient de plus en plus difficile.

2. Historique et caractéristiques du tourisme dans le monde

2.1. Historique du tourisme

2.1.1. La période 1492 - 1800 (le tourisme des privilégiés)

Selon Montaigne, le voyage est apparenté à un outil de la connaissance. (Cuvelier P, Torres E, Gadrey J. 1994 : 33). En 1492, on a assisté à la première ascension gratuite à savoir celle de la première expédition d'Italie (du Roi Charles VIII) et donc début de la Renaissance. Au cours de la même année, Christophe Colomb découvrit l'Amérique. En 1551, c'est le guide des chemins de France par C. Estienne, ancêtre de tous les guides détaillés, qui voit le jour.

En 1581, Montaigne effectua son célèbre voyage en Italie, à partir duquel il rédigea son journal de voyage intime qui sera découvert fortuitement en 1774 (Boyer M. 1999 : 9). Au XVI^e siècle, on a assisté à l'émergence de la villégiatura ¹, précurseur de la résidence secondaire.

Au XVII^e siècle, la notion de "tourisme gastronomique" voit le jour sous Louis XIV (Voyage de Chapelle et de Bachaumont, 1663). Bien que la cour soit sédentarisée à Versailles, certains continuent à se déplacer par nécessité (Saint Simon, Madame de Sévigné) ou par goût de l'aventure (Saint Amant).

Au XVIII^e siècle, c'est en Angleterre, que naît véritablement le tourisme, grâce au « grand tour » (Mesplier A. 1995 : 20) dont les grandes familles aristocratiques formaient leurs jeunes aux taches qui les attendaient

à l'âge adulte, donc ils étaient habitués à les envoyer à l'étranger durant deux ou trois ans dès la fin des études secondaires, en éveillant la connaissance et l'esprit d'aventure dont ils auraient besoin pour leurs future carrière diplomatique, ce voyage était fort organisé, comportait l'obligation de produire un Journey, sorte de compte rendu à remettre à leurs pères en revenant (Laplante M, 1996 : 13).

Les voyages des jeunes Anglais étaient guidés par des ouvrages spécialisés et des précepteurs.

¹. De l'italien villegiatura, de villegiare, issu de villa, signifie « aller à la campagne ».

Ces pratiques concernaient non seulement les nobles dont le pouvoir politique et social décline, mais aussi les bourgeois vivant de leur rente.

Le voyage, à l'époque, était perçu comme un outil d'apprentissage de la vie (Cf. Cuvelier P, Torrese E, Gadrey J. 1994: 34). C'est une source d'expérience utile pour toute réussite sociale.

2.1.2. La période 1800-1970 (du tourisme des privilégiés au tourisme de masse)

Après 1815, le voyage connaît un véritable essor, notamment dans la population favorisée (Etienne Durand, De Flandre en Navarre).

En 1841, apparaît le mot "tourisme", même année où Thomas Cook ouvre en Angleterre une agence de voyages (Cf. Cuvelier P, Torrese E, Gadrey J. 1994: 35). Par la suite, de nombreuses organisations touristiques françaises apparaissent.

Le caractère de voyage "utilitaire" et se décroît au cours du siècle pour laisser place à l'agrément : le tourisme thérapeutique, la découverte de la montagne, les bains de mer, le tourisme sportif.

Ce n'est qu'à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, par imitation du modèle aristocratique, que la bourgeoisie accède au tourisme à travers l'alternance tourisme-travail.

Évidemment, le XX^e siècle confirme cette tendance et voit se développer le tourisme de masse, dont la genèse remonte à la loi sur les congés payés de 1936. Le développement de la photographie et la démocratisation du cinéma devaient permettre de voir l'image à distance, dont la sécurité associée à l'accès, à une réalité correspondant bien à l'image que l'on en avait, et donc l'essence même du tourisme se transforme.

La production en masse d'automobiles, puis d'avions, l'accès à l'image pour de larges couches de populations par l'intermédiaire de la télévision d'un côté, l'augmentation et la relative redistribution des revenus associées à des gains de productivité et aux revendications salariales de l'autre ont donné naissance au tourisme de masse. Cette consommation de masse du produit touristique constitue sans doute l'une des grandes révolutions du XX^e siècle, ce produit représente, à certains égards, l'accès démocratique à un privilège des classes dominantes.

Il est la conséquence du travail dans une société urbanisée et bureaucratique pour la première fois dans l'histoire. Mentalités, argent et temps allaient se rejoindre, et se combiner pour permettre l'apparition du tourisme de masse. Celui-ci s'est développé à peu près à la même époque dans les démocraties occidentales.

C'est la France qui donne l'inflexion en 1936 avec le front populaire, ouvrant ainsi la voie aux réformes sociales. La grisaille du paysage, la croissance urbaine, l'émiettement des tâches rendent nécessaire une compensation, un élan désespéré vers le loisir pour reprendre l'expression de D. Bell (1973) (Cuvelier P, Torres E, Gadrey J, 1994 : 37).

Cet élan s'est concrétisé en France par deux mesures visant à promouvoir le tourisme démocratique (12 jours de congés payés pour les salariés de toutes les entreprises et un billet de train à tarif réduit). Les grandes migrations annuelles allaient se développer en Europe surtout après la seconde guerre mondiale. C'est pendant la période allant des années 1950 aux années 1970 que le terme « de tourisme de masse » apparaît et se diffuse. La fréquentation de certains lieux s'accroissait alors chaque année un peu plus.

L'aménagement du temps de travail, l'élévation générale du niveau de vie depuis les années 1950, le progrès des transports ferroviaires et aériens et l'engouement pour l'automobile individuelle ont considérablement favorisé la croissance touristique.

A partir des années 1960, plus de 50 millions de Nordiques allaient descendre chaque année autour du bassin méditerranéen (Deprest. F. 1997 : 6). Le développement touristique a surtout été concentré sur le littoral. La majorité des touristes ne recherchait que le repos et le soleil. Cette tendance a conduit à un marché touristique composé d'une seule offre et d'une seule demande.

2.1.3. De 1970 à nos jours (de l'épuisement du tourisme de masse vers l'individualisme et la diversité de l'offre du tourisme durable et de qualité)

A partir des années 1970, le tourisme dit de masse ou le méga-tourisme s'essouffait, ce revirement s'explique notamment par une crise de la demande touristique. Cependant, depuis quelques années, on assiste à une remise en cause de cette forme de tourisme au profit d'une demande plus diversifiée. La clientèle recherche des « sites vrais » combinant la profondeur de l'échange interculturel, l'harmonie avec la nature et l'histoire des lieux visités.

Donc, le produit touristique, traditionnellement consommé depuis les années 60, a connu, au cours du temps, des modifications, au niveau de la demande. Cela a causé des effets de saturation, des capacités de charge des sites touristiques¹ qui sont dépassées et des pollutions énormes apparues dans les lieux de vacance (augmentation des quantités des ordures, bruits sonores, émanations des maladies chroniques et contagieuses tel que Sida, ...etc). Ces aspects ont perturbé la vocation touristique et l'objectif des touristes qui est la détente dans un environnement sain et le bien être.

Le tourisme-masse ou les touristes répètent chaque année, la même consommation touristique arrive à ressentir une certaine saturation. Ce phénomène de saturation est aussi un phénomène de dénaturation (Latouche.S. 1992), lorsque la masse des touristes l'a pris, le site n'est plus le même, il a perdu ses caractères originaux qui avaient attiré les premiers visiteurs.

Il semble bien que les années 1990 ont vu apparaître un mode de production et de consommation, plus diversifié dont l'enjeu principal serait la qualité (Chazaud P. 1999 : 63-65), qui semble être fondamentale. En fait, elle correspond à un optimum d'excellence qui met en exergue la qualité, le revenu, les prix, les goûts, etc.

Certains pays connaîtront le déclin du tourisme balnéaire et envisageront une reconversion du produit touristique, voire un abandon du modèle ancien, alors que d'autres s'apprêteront à s'engager dans la voie du modèle essentiellement balnéaire ou préféreront songer à d'éventuelles combinaisons entre les deux types de tourisme. Donc, l'internationalisation des marchés et la prise de conscience des effets du tourisme de masse ont conduit à une modification des pratiques des touristes.

Aujourd'hui, chaque individu est unique et cherche selon ses habitudes, à répondre à ses propres besoins, on assiste à une relative individualisation des comportements, contrairement aux années précédentes (voire graphe n°1).

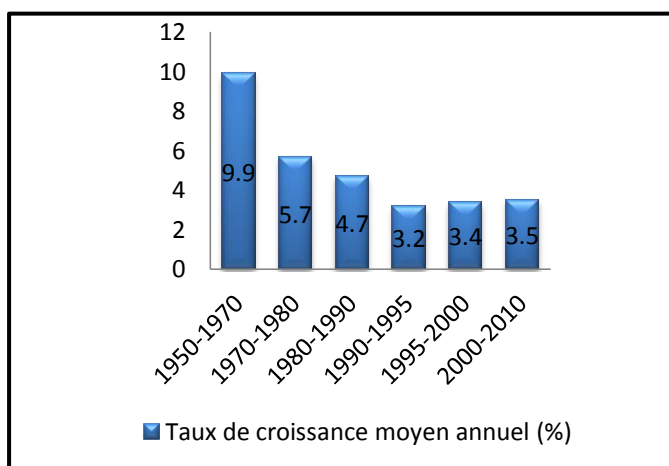
L'évolution des mentalités a conduit à diversifier la demande. L'offre ne peut plus proposer qu'un seul type de produits pour répondre aux besoins mais doit au contraire se diversifier et s'adapter à la grande diversité des demandes et des sites à exploiter prudemment en mariant, selon la théorie des sites, leurs multiples dimensions économiques, sociales, culturelles.

¹ La capacité de charge touristique est le seuil au delà duquel l'activité touristique altère le lieu et la société d'accueil.

Dans cette perspective, les nouvelles demandes et les modes d'action sur le terrain s'orientent de plus en plus vers la prise en compte des éventualités qualitatives de chaque milieu et le souci d'émaner au développement durable du tourisme et des sites touristiques.

Autant, la demande du produit touristique balnéaire a été croissante durant un certain nombre d'années. Une offre massive qui a cru à un rythme fort important lui a répondu. Mais, dans l'étape de la maturité, le rythme de la croissance se casse. C'est le cas en Espagne, cette offre touristique est aujourd'hui remise en cause depuis le retournement de la demande constatée en 1989 et 1990 (- 4% des arrivées touristiques) (Vellas F. 1985 : 22), et qui est le résultat d'une perte de compétitivité des prix touristiques, c'est-à-dire du rapport qualité-prix.

Selon l'O.M.T. cette offre est caractérisée par un ralentissement du taux de croissance économique pour les années 1995-2000 et jusqu'en 2010.



Graphique n° 1 : Tourisme mondial et arrivées touristiques

Source : O.M.T, 2000

La mutation actuelle du produit touristique et la nouvelle demande qui est devenue plus exigeante, variée et variable et se concentre de plus en plus sur la qualité et des besoins portant sur la culture et l'environnement.

2.2. Les nouvelles tendances du marché touristique

Depuis la sommet de la terre de Rio de Janeiro, en 1992, le développement durable intègre les activités touristiques. Par l'importance sociale, économique, culturelle et environnementale que représente le tourisme moderne ou poste-moderne.

En 1993 l'OMT, dans un guide de développement touristique durable destiné aux aménageurs locaux, affirme expressément : «L'environnement est la base des ressources naturelles et culturelles qui attirent les touristes ». Par conséquent, la protection de l'environnement est essentielle pour un succès à long terme du tourisme. Ainsi la capacité de charge est un concept clé dans la planification du développement touristique durable» (O.M.T. 1993: 16).

Donc, la nouvelle demande intègre la pluralité des aspects d'un site donné (culture, nature, architecture, histoire, etc.) tout en prenant conscience de l'importance du sens implicite des pratiques des acteurs, visiteurs et habitants du « site d'appartenance » (Zaoual H. 2002). Cette variété de dimensions correspond à une évolution des mentalités au sein du monde moderne.

Des besoins de réalisation « intellectuelle », de « valorisation » et de « ressourcement » à travers les vacances et les loisirs.

2.2.1. Le tourisme durable de qualité

Qu'est-ce qu'un tourisme durable?

Un tourisme durable ou peut se définir comme un tourisme qui répond aux besoins actuels des touristes et des entreprises du secteur, sans compromettre la capacité des touristes et entreprises de demain d'apprécier et de profiter des mêmes destinations. En d'autres termes, un tourisme durable est un tourisme qui répond aux besoins des générations actuelles tout en conservant et en mettant en valeur la beauté et l'intégrité des sites touristiques pour les générations futures.

D'après L. Bergery: « La qualité repose sur cinq principes : la notion de conformité aux exigences, la responsabilité de chacun et de tous, la prévention, les mesures (mise en place d'indicateurs), l'excellence (attitude de zéro défaut) » (Chazaud. P. 1999 : 42).

Le rapport qualité - prix, les services adaptés à des pratiques de tourisme et de loisirs de plus en plus diversifiées, la rapidité d'accès à l'information, la qualité de l'environnement et des espaces, la lisibilité et la diversité de l'offre, constituent désormais les éléments indispensables d'une politique de développement touristique sur le littoral comme dans les autres destinations.

Aujourd'hui, on parle même d'un âge post-balnéaire valorisant la dimension culturelle et patrimoniale. Donc, il faut diversifier les pratiques touristiques c'est-à-dire les événements susceptibles de satisfaire tous les goûts.

La recherche de vacances actives dans un cadre naturel sauvegardé est une des caractéristiques de la nouvelle demande¹. L'apparition donc des orientations vers un tourisme durable « Sustainable tourisme » aux formes plus respectueuses où le milieu local sera non seulement préservé mais en plus éventuellement enrichi par la présence du tourisme.

L'expression développement durable du tourisme désigne le processus² :

- a) de participation des collectivités locales à la conception, à la mise en valeur, à l'amélioration, à la gestion et à la préservation de toutes les ressources employées à destination pour les projets du tourisme, en particulier les ressources culturelles et environnementales;
- b) d'application des normes environnementales et des normes de qualité arrêtées par les organisations internationales compétentes
- c) d'emploi des recettes touristiques pour prévenir la dégradation des ressources à destination et répondre au besoin de fournir des services de tourisme dans le futur.

Trois enjeux du tourisme durable sont constitués autour de :

- la reconnaissance du tourisme comme premier secteur économique mondial, plus la liste des services considérés comme touristique est longue, plus son poids dans le commerce international sera mécaniquement important, renforçant le pouvoir de lobbying des « industriels » du tourisme ;

1. D'après Frangialli F. La France dans le tourisme mondial, Paris, Economica, 1991. Une enquête d'opinion a révélé en 1990 que pour un touriste allemand sur deux, la qualité de l'environnement est devenue un élément de décision essentiel quant au choix de ses vacances.

2. (http://www.tourisme-durable.net/article.php3?id_article=78)

- des potentialités de «contagion» libérale aux services formellement exclus des négociations (réglementations en matière d'immigration relevant de « l'exercice du pouvoir gouvernemental ») ou soumis à annexe (transports aériens) ou particulièrement sensibles au sein de l'Union européenne (défense de l'exception culturelle, éducation, voire santé) ;

- la reconnaissance que l'élaboration sur place (pays pauvre comme pays riche) d'un « bon » produit – en termes de rapport qualité-prix – n'est rien si les consommateurs disposant des moyens financiers nécessaires n'y ont pas accès, ou que les « portes d'accès » sont contrôlées par des groupes dominants.

2.2.2. L'écotourisme, pour un tourisme durable

Selon l'OMT : « L'écotourisme se veut une réponse « durable » à l'inquiétante montée d'un tourisme de masse insuffisamment conscient des menaces qu'il fait peser sur l'environnement. Le développement d'un tourisme tourné vers une consommation de plus en plus rapide et « rentable » des voyages, où chacun pense avoir le droit de découvrir jusqu'à la parcelle la plus reculée du monde, participe à la menace qui pèse sur le renouvellement des ressources naturelles telles que l'eau douce, les forêts et les récifs coralliens, et met en péril la survie de nombre d'espèces vivantes, trop souvent exposées à la curiosité de touristes s'imaginant dans des zoos à ciel ouvert. ». Il a été proposé, le 27 septembre 2008, lors de la journée mondiale du tourisme, un groupe de réflexion travaille sur le thème « Le tourisme s'engage face au défi du changement climatique » à Lima (Pérou) afin d'élaborer « une charte écotouristique ». L'écotourisme doit avoir des conséquences environnementales positives et contribuer au bien-être des populations locales.

Selon la TIES (Société Internationale de l'Écotourisme) en 1991 : « L'écotourisme est un voyage responsable dans des environnements naturels où les ressources et le bien-être des populations sont préservés ».

Selon ce nouveau modèle : la recherche de gains de productivité, la rationalisation des produits peuvent augmenter le coût des voyages, ce qui se traduit par une exclusion de toute une frange de la population de l'accès aux vacances.

Selon la déclaration de Québec sur l'écotourisme¹, l'écotourisme « englobe les principes du tourisme durable. Donc, les principes particuliers qui le distinguent de la notion plus large de tourisme durable sont les suivant :

- il contribue activement à la protection du patrimoine naturel et culturel.
- il inclut les communautés locales et indigènes dans sa planification, son développement et son exploitation et contribue à leur bien-être.
- il propose aux visiteurs une interprétation du patrimoine naturel et culturel.
- il se prête mieux à la pratique du voyage en individuel ainsi qu'aux voyages organisés pour de petits groupes ».

Donc à partir de l'an 2000, face aux nouvelles attentes des visiteurs et à la mondialisation, le tourisme nécessite que des politiques de régulation soient mises en place afin de garantir à tous les pays un développement local durable.

1. Vers un tourisme durable : Guide à l'usage des décideurs, Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), 2005 et www.uneptie.org/pc/tourism/library/A%20Guide%20for%20Policy%20Makers.htm

Le tourisme est une activité sectorielle où la durabilité joue et jouera un rôle majeur, car il s'agit d'une activité qui connaît une croissance supérieure à la moyenne. Le nombre de voyages touristiques internationaux est ainsi passé de 170 millions en 1970 à 698 millions en 2000 et devrait atteindre à l'horizon 2020 un milliard six cent mille touristes (Vellas F. 1985 : 22). Cette progression de la demande au plan mondial s'explique à la fois par la démocratisation.

2.3. Les avantages du tourisme

Nul ne peut ignorer de nos jours, le rôle capital que le tourisme peut jouer en tant que secteur moteur de développement économique des pays. Ce dernier contribue considérablement à l'apport en devises, à la promotion de l'emploi et au développement régional.

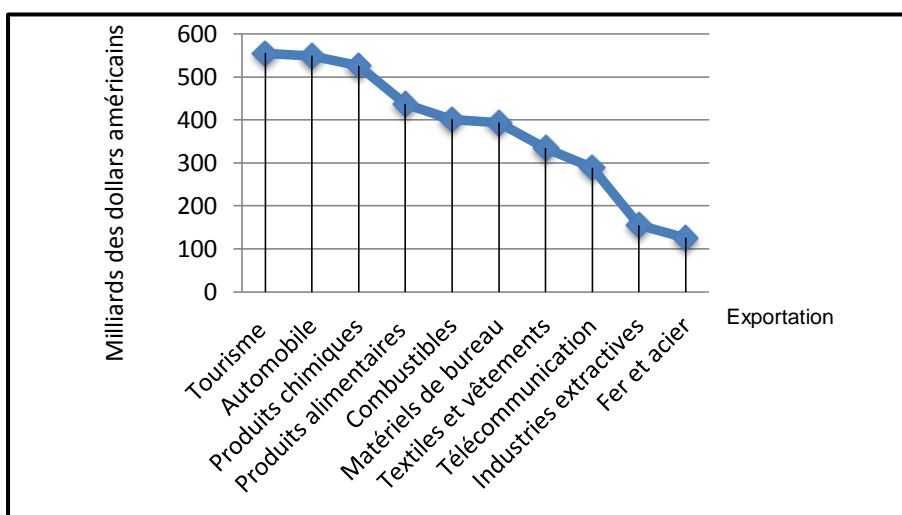
➤ Au niveau mondial

Le secteur du tourisme est considéré parmi les principales activités économiques. Assimilé à une activité exportatrice, le tourisme international engendre des recettes qui représentent une part importante de la valeur mondiale des exportations des marchandises et de services commerciaux (voire le graphe n° 2). Cela indique l'importance macro-économique du tourisme international par rapport au commerce international.

La comparaison de l'évolution du commerce international montre leur progression (exportation et recette) rapide en volume et en valeur. La part des recettes, au titre du tourisme international, représente en moyenne 8% des exportations mondiales et 7% des exportations mondiales de services en 1999.

➤ Au niveau national

Le tourisme peut être en tant que secteur hautement productif et rentable, un facteur de développement et de relance des autres activités économiques. En termes économiques, le tourisme est une consommation de biens et de services. Les secteurs directement liés au fonctionnement de la structure de consommation sont stimulés car le tourisme exerce son effet d'entraînement sur leurs productions.



Graphe n° 2 : Comparaison des exportations et des recettes du tourisme international

Source : OMC et OMT, 1999

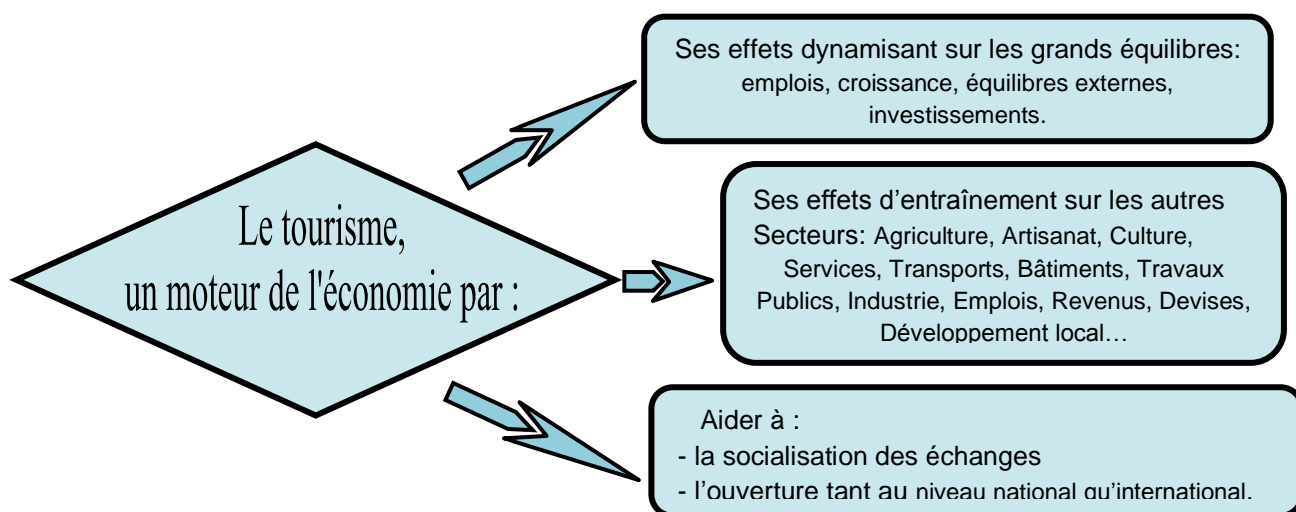


Schéma n°1 : Le tourisme est l'un des moteurs de l'économie

Source : Le SDAT 2025 de l'Algérie

En général, l'incidence des dépenses et des investissements dans le tourisme exerce une grande influence sur des secteurs tels que l'agriculture, la construction, l'artisanat, le commerce et surtout les services de transport. Ainsi, l'incidence du secteur sur l'activité productive sera d'autant plus importante que le sera la capacité nationale de production des biens et des services. Sachant que les flux touristiques connaissent une progression forte d'année en année, ce dynamisme des flux s'explique notamment par la progression rapide des arrivées de touristes dans le monde.

- Dans l'ensemble des économies pauvres, aucun secteur ne produit autant de richesse et d'emplois que le tourisme." (Frangialli M. 2007).¹
- Actuellement, le tourisme est devenu un phénomène économique doté de caractéristiques propres. Il occupe une place importante au sein de l'économie internationale et des économies nationales, notamment celles des pays en développement. Etant un phénomène économique rentable qui nécessite d'être encouragé, le tourisme doit également être maîtrisé.
- Le développement économique constitue un important facteur de changement social, mais de plus, le rôle du tourisme à cet égard a tout particulièrement retenu l'attention en raison des échanges économiques, sociaux et culturels qui ont lieu directement entre les touristes et les sociétés d'accueil.

Le tourisme peut favoriser le développement social de par sa contribution à la création d'emplois, à la redistribution des revenus et à la lutte contre la pauvreté.

- Le tourisme peut engendrer de profondes mutations sociales et culturelles dans les pays d'accueil. Il peut aider les pays d'accueil à mettre en valeur leur patrimoine culturel en incitant financièrement à investir dans les coutumes et cultures locales, à les promouvoir et à les préserver. Le tourisme permet aussi le maintien

de certaines activités traditionnelles, comme la fabrication des tapis au Maghreb, la sculpture sur bois dans certains villages africains. Il contribue enfin à l'entretien de certains sites archéologiques, à la découverte, et à la renaissance de l'héritage culturel.

¹.www.unwto.org

2.4. Les méfaits du tourisme

Le tourisme, a des effets négatifs tels que :

- les fortes pressions des flux des touristes, et la surexploitation détruisent les ressources naturelles
- l'implantation irréfléchie d'équipements touristiques trop lourds modifie également l'équilibre du milieu naturel. L'érosion du littoral pose désormais problème dans de nombreux pays.
- L'essor des activités touristiques peut inciter à la sur-commercialisation, laquelle peut entraîner la dévalorisation et parfois, la disparition des coutumes et traditions locales.
- la prolifération des maladies sociales telles que la délinquance, la drogue et la toxicomanie.
- Le tourisme sexuel aggrave les risques de contamination par le sida et le travail des enfants à des fins commerciales (notamment l'exploitation sexuelle des enfants) dans l'espoir d'améliorer leur revenu ou simplement de survivre, comme en Thaïlande, Vietnam, et au Brésil (La gazette officielle du tourisme. 2003. et Michel F. 1998),
- la dégradation de l'image du lieu en tant que destination touristique.
- Des manifestations de subversion : émergence de valeurs différentes, modifications des équilibres sociaux et politiques, rattachement à des réseaux culturels extérieurs.

Toutefois une activité touristique trop forte, comme toute concentration de population sur un espace restreint, a des conséquences souvent très lourdes sur l'environnement. Le tourisme provoque aussi des comportements individuels destructeurs : des milliers de touristes qui emportent en souvenir une plante ou un fragment de corail finissent par détériorer massivement les écosystèmes.

La surconsommation de l'eau : Une étude réalisée par le Fonds Mondial pour la Nature (WWF) en Espagne, où le problème du partage de l'eau se pose avec acuité, révèle que la consommation d'eau d'un touriste étranger s'élève à 880 litres par jour (l'usage insouciant des douches, bains, piscines et l'arrosage des pelouses des hôtels,..) contre 250 litres en moyenne pour les Espagnols (Leon B. 2003 : 24-26).

Le tourisme provoque aussi l'engorgement des voiries, si les touristes utilisent des voitures individuelles.

Dans tous les cas, le dualisme social est mis en évidence : les complexes touristiques occupent les meilleurs sites et disposent de bons équipements, alors que les quartiers populaires et les bidonvilles se regroupent sur les secteurs les moins accessibles ou les moins prestigieux, parfois près des zones industrielles. C'est le cas à Rio de Janeiro, à Acapulco et Cancan (selon l'OMT, 2006).

G. CAZES précise les processus par lesquels le développement touristique influe sur l'identité des sociétés (Cazes G. 1992) :

- Un processus d'acculturation qui peut conduire à des comportements d'adaptation, d'imitation, mais aussi, dans des formes plus poussées, à des situations d'agression, voire d'annexion, culturelle ;
- Un processus de perversion des mœurs et des modes de vie, mais aussi de la production qui s'adaptent à la demande des touristes.

Il y a lieu cependant de relever que les méfaits sociaux affectés au tourisme s'ont croisés souvent aux avantages liés à la modernisation, et en particulier au perfectionnement et à la diffusion des moyens d'informations et de communication.

Donc, il est nécessaire d'évaluer l'apport du tourisme et les conséquences qu'il provoque de façon à accroître ses avantages et à prévenir ses inconvénients.

3. Les caractéristiques des zones littorales dans le monde

Les zones littorales sont des espaces particulièrement attractifs pour les hommes et propices à leurs activités. Au cœur des grands flux d'hommes, de capitaux et de marchandises, les littoraux ont été de plus en plus aménagés. Le processus de littoralisation (glissement des populations et des activités vers les littoraux) s'est accentué au XX^e siècle avec l'augmentation et la mondialisation des échanges internationaux.

Ce sont donc des espaces convoités, mais aussi des espaces fragiles et limités. La concentration et la concurrence des activités humaines ont provoqué des dégradations sur les écosystèmes littoraux. Tout l'enjeu d'un développement durable de ces zones consiste à préserver les espaces naturels remarquables sans freiner le développement des activités humaines. Généralement les zones littorales sont¹ :

3.1. Des zones attractives

De forte densité de population occupe les zones littorales, en moyenne cinq fois plus élevée que celles du reste du monde, les deltas des grands fleuves asiatiques, sont très anciennement peuplés. Cette ancienneté du peuplement explique que les densités de population y soient particulièrement fortes.

- La littoralisation des hommes et des activités est donc un phénomène ancien qui s'est accentué au XX^e siècle.
- La plupart des grandes agglomérations sont aujourd'hui à proximité du littoral, en particulier dans les pays pauvres, pour des raisons souvent liées à l'histoire (création de ports pour permettre les échanges commerciaux entre les colonies et les métropoles, par exemple).
- Les processus de littoralisation et de métropolisation (attractivité et croissance plus importante des grandes villes) vont donc souvent de pair.
- Mais certains littoraux sont moins peuplés soit pour des raisons naturelles (climat, relief trop accidenté, marais, forêts tropicales recouvertes par la mer avec les marées) soit parce que leur localisation ou leurs conditions de navigation sont peu intéressantes. L'histoire joue aussi un rôle prépondérant pour expliquer ces contrastes de peuplement.

Les espaces littoraux sont des interfaces ouvertes sur le monde : des zones de contact entre les espaces terrestres et les océans, à travers lesquelles circulent des flux, des échanges...

- L'attractivité des zones littorales a logiquement augmenté avec le développement de la mondialisation.
- La révolution des transports maritimes et la croissance des échanges internationaux ont favorisé le développement des grands ports comme Rotterdam ou Shanghai.
- Les plus grandes zones portuaires et les métropoles importantes se regroupent sur les façades maritimes (la baie de Tokyo, le Northern Range en Europe). Elles sont des zones d'échanges entre les régions de la Triade (Amérique du Nord, Europe de l'Ouest, Asie de l'Est) et le reste du monde.
- L'inégale répartition des hommes sur les littoraux et l'attractivité plus importante de certaines régions côtières reflètent l'organisation du monde et des grands flux de personnes, de capitaux, de marchandises.
- La naissance de la société des loisirs et le développement du tourisme balnéaire ont également eu un impact sur le développement de certaines zones côtières.

¹ www.assistancescolaire.com/.../ les-littoraux- espaces- convoites-2-geo...

3.2. Des zones aménagées

Plusieurs activités humaines se concentrent sur des bandes côtières et des espaces souvent limités, elles se font souvent concurrence. Pour se développer, elles ont dû aménager l'espace littoral :

➤ Pratiquer les activités traditionnelles

Les plaines côtières sont des espaces souvent favorables au développement de l'agriculture et de l'élevage : leur climat est plus tempéré qu'à l'intérieur des terres. Mais l'espace y est souvent limité. C'est pourquoi les hommes ont gagné des terres sur la mer. Ces aménagements ont nécessité la construction de digues et de canaux de drainage.

L'autre activité traditionnelle du bord de mer est la pêche. Elle nécessite la création de ports et d'infrastructures de stockage des prises. Cette activité est encore largement artisanale, mais la pêche industrielle s'est aussi développée : petites unités de pêche et navires usines se partagent les ressources halieutiques (liées à la pêche).

Depuis les vingt dernières années, l'aquaculture s'est également développée sur les littoraux des pays riches. Elle aussi nécessite des infrastructures plus ou moins importantes (bassins, bâtiments, dessertes routières...) soit sur le bord de mer, soit en mer.

➤ Développer les zones portuaires et glisser les industries vers la mer pour faciliter les échanges internationaux des produits industriels

Les grands navires sont plus économiques et plus pratiques que l'avion pour transporter de grandes quantités de marchandises d'un point à l'autre de la planète. Avec l'augmentation des échanges internationaux, l'importance du transport maritime s'est donc accrue et les zones portuaires se sont développées.

Les bateaux sont de plus en plus grands et de plus en plus spécialisés (pétroliers, méthaniers.). Les aménagements portuaires doivent s'adapter en permanence aux modifications techniques des navires, car les grands ports se livrent une concurrence terrible pour attirer le trafic.

Les zones portuaires sont aussi des interfaces avec l'arrière-pays continental : elles doivent disposer de liaisons routières et ferroviaires efficaces pour que les marchandises puissent être livrées rapidement sur l'ensemble des continents.

Le dynamisme des zones littorales et leur position stratégique dans les échanges internationaux ont attiré dans les ports des industries chimiques, des raffineries de pétrole... Elles se sont installées sur des zones industrialo-portuaires en pleine extension. Certains pays, comme la Chine, ont aussi créé des zones franches pour favoriser leur développement économique (zones où les entreprises paient peu ou pas d'impôts).

Les zones portuaires s'étendent souvent sur des dizaines de kilomètres et l'espace peut manquer. Des terre-pleins sont construits pour gagner des espaces sur la mer.

➤ Développer le tourisme balnéaire

Le tourisme balnéaire s'est développé en Europe à partir du XIX^e siècle. D'abord réservé à une élite, il s'étend ensuite à un tourisme de masse à partir des années 1960. C'est à partir de cette période que des zones littorales touristiques sont aménagées dans les pays du Sud pour la clientèle du Nord attirée par le soleil.

Les conséquences de cette évolution sont importantes pour l'aménagement des zones littorales touristiques. Le tourisme balnéaire nécessite en effet des équipements spécialisés : ports de plaisance, marinas (station balnéaire aménagée autour d'un port de plaisance), hôtels, golfs, piscines, grands ensembles immobiliers. Ainsi que les infrastructures de transport (autoroutes, aéroports) pour faciliter l'accès des estivants. Tous ces aménagements entraînent une urbanisation accrue des espaces littoraux.

3.3. Des milieux fragiles et menacés

La pression démographique et économique pèse lourdement sur les zones littorales qui sont fragiles et limitées :

- les nombreuses activités littorales sont en concurrence pour l'occupation de l'espace et le prix des terrains augmente.
- les différents secteurs économiques peuvent aussi avoir des intérêts contraires pour l'utilisation des ressources du milieu (le tourisme et l'agriculture ont tous deux besoin d'eau), ce qui provoque des conflits d'usage lorsque la ressource est rare.
- l'urbanisation dense des zones littorales entraîne le bétonnage des côtes et la disparition d'écosystèmes importants ;
- les pollutions dégradent les écosystèmes.

Le littoral est aussi menacé par des risques naturels (tsunamis) et par le réchauffement climatique qui entraîne l'augmentation du niveau des eaux et une érosion importante des côtes. D'où une gestion durable et une protection des zones littorales sont nécessaires.

De ce fait, les aménagements sur l'espace littoral sont de plus en plus soumis à des lois contraignantes pour préserver l'environnement (par exemple, la loi Littoral de 1986 en Espagne qui entraîne la destruction d'aménagements au niveau de la bande littorale)¹

Conclusion

Les extensions urbaines sont considérées une nécessité primordiale pour les villes, soit horizontalement en consommant plus d'espace ou par la densification urbaine à travers le remplissage des poches vides ou en s'étendant verticalement à travers la multiplication des étages.

Dans les villes côtières, la situation est différente : le tourisme, les activités économiques (la pêche, l'agriculture, les industries,...) et commerciales qui nécessitent des infrastructures telles que les ports, les chemins de fer, les autoroutes qui demandent de plus en plus des espaces considérables, sont additionnées à la nécessité de l'extension en habitats, en équipements publics, et en espaces de détente et de loisir. Toutes ces demandes du foncier urbanisable sont confrontées par la rareté des espaces dans les zones littorales surpeuplées et sur-urbanisées.

Le littoral est un espace soumis à des pressions multiples, il cumule des fonctions parfois contradictoires (économiques, touristiques, résidentielles, de protection...), de ce fait, il devient un territoire où se cumulent des conflits d'usages et donc d'acteurs particulièrement ambitieux, d'où la nécessité et les tentatives récentes de mettre en place une gouvernance du littoral, c'est à dire

¹: blog.enseignons.be/.../files/.../G5-Les-littoraux-espaces-convoités.ppt

une gestion collective de ce territoire qui dépasse les simples frontières et mécanismes classiques d'administration et de gouvernement.

La concentration des activités économiques dans les zones littorales (pêche, industrie, tourisme, agriculture, échange international,...) encouragent la vocation résidentiel renforçant notamment le processus d'urbanisation des côtes, d'où une pression humaine accentuée sur un espace restreint et fragile. Ces quelques éléments tentent de montrer en quoi les zones littorales apparaissent désormais comme des espaces convoités et attractifs qui ne peuvent que générer des conflits d'usage entre usage productif, parfois incompatibles, et résidentiel.

De ce fait, des politiques de préservation du littoral ont été mises en place un peu partout dans le monde. Soutenues par les grandes organisations internationales, elles concernent à la fois les pays riches et les pays pauvres. Des pans entiers de littoraux ont ainsi été transformés en parcs naturels ou classés sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. Au Royaume-Uni et en France, des organisations achètent des sites littoraux pour les protéger (le National Trust et le Conservatoire du littoral).

Evidement, Il faut préserver un environnement fragile sans remettre en cause les activités économiques et l'attractivité de ces régions souvent très urbanisées, relais essentiels pour les grands échanges internationaux.

La problématique qui se pose est comment la ville littorale peut protéger et préserver son littoral pour un tourisme durable afin d'atteindre à la fois la préservation des écosystèmes et l'apport de recettes économiques du tourisme pour un développement local durable.

Chapitre II

**Expériences étrangères
de préservation des zones
touristiques littorales**

Introduction

L'étude des expériences étrangères de préservation des zones touristiques littorales, afin de mettre en lumière les enjeux, les procédures et les mécanismes appliqués dans les villes côtières surtout celles des pays développées, pour pouvoir se référer à eux. Ainsi que, la mondialisation implique la mise à jour des politiques et des initiatives mondiales en matière de développement durable.

La contribution au développement du tourisme, sans compromettre les activités économiques prioritaire des zones côtières, est une mission complexe à cause des flux des touristes en augmentation, l'édification des infrastructures touristiques et l'urbanisation qui ont mis en risque les zones littorales et leurs écosystèmes.

Au niveau locale, les gestionnaires de la ville ont toujours conçus la valorisation et la maîtrise du foncier littoral, notamment celui réservé au tourisme, à travers les stratégies de développement durable du tourisme et de la préservation de l'environnement soulignée au niveau national et la promulgation des lois, la planification des plans d'action, et la réglementation des procédures de promotion du tourisme et de préservation du littoral, mais sans pouvoir réorienter l'urbanisation loin du littoral.

De ce fait, il est nécessaire de suivre les bonnes expériences de préservation des zones littorales dans le monde, en évitant les points négatifs et atteignant les avantages pour apprécier et résumer le temps de parvenir un développement urbain et un tourisme durable de qualité.

1. Quelques procédures de préservation des zones touristiques littorales dans le monde

Parmi les procédures internationales visant la protection et la conservation du littoral (Kacemi. M.2008), on cite :

- « les aires protégées » dont la mise en place sur le littoral reposent sur une procédure juridique qui nécessite une déclaration publique d'intention, agrémentée d'une justification et d'un exposé d'objectifs. Elle doit être intégrée dans les documents de planification et d'aménagement du territoire et aussi dans la législation régissant l'usage du sol.

- La convention de Ramsar concerne la protection des zones humides littorales mais aussi continentales. Le nombre des sites Ramsar excède 800 et la superficie totale des marais protégés dans le cadre de cette convention s'élève à plus de 500 000 km².

- L'intégration d'espaces littoraux au patrimoine mondial de l'humanité est aussi une procédure internationale de protection du littoral. Coordonnée par l'UNESCO, elle permet de consacrer un site dont les caractères naturels ou culturels sont uniques. La procédure d'inscription entre dans le cadre de la convention

du patrimoine naturel et culturel adoptée en 1972, aujourd'hui ratifiée par 136 états. La liste du patrimoine mondial regroupe actuellement 411 sites.

Enfin, le classement au titre de réserve de biosphère marque la volonté de la part des gestionnaires de rechercher des modes de mise en valeur des ressources naturelles qui bénéficient économiquement aux populations locales.

Le classement des sites littoraux au titre de la convention de Ramsar, du patrimoine mondial ou de réserves de biosphère est négocié entre les instances internationales de conservation (l'UICN, l'UNESCO), les états, les régions et les niveaux administratifs locaux. Ces procédures constituent un cadre auquel se rajoutent des politiques nationales de protection du littoral.

Autant, la convention de Barcelone pour la gestion intégrée des zones côtières « GIZC », est faite spécialement pour la préservation du littoral des villes de la Méditerranée.

2. Quelques mesures de recul de l'urbanisation pour la préservation du littoral

Des mesures de préservation du littoral ont été prises dans plusieurs pays à travers le monde, qui ont pour objectif essentiel l'interdiction de la construction sur une partie de l'arrière plage afin de limiter l'urbanisation dans ses zones sensibles du territoire en vue de sa maîtrise.

Tableau n° 1: Quelques mesures de recul de l'urbanisation pour la préservation du littoral

| | France | Espagne | Italie | Grèce | Danemark | Suède |
|-----------------------|---|--|--------|-------|-------------|--|
| Zone préservée | 100 mètres (De même pour la Turquie) | 100 à 200 m | 300 m | 150 m | 100 à 300 m | 200 à 300 m |
| Observations | Le Conservatoire du littoral est responsable de la préservation | L'accès piéton à la mer doit être prévu tous les 200 m et l'accès automobile tous les 500 m. | | | | 70% du linéaire côtier est déclaré aire d'intérêt national |

Source : Kacemi M, 2008

Selon le tableau n° 1, la France avec la loi du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, a réglementé l'implantation des constructions sur le littoral. Parmi les dispositions de cette loi : la sauvegarde des espaces sensibles, l'interdiction de construction de routes en bord du rivage et en corniche, la protection intégrale d'une bande de 100 mètres en arrière du rivage (comme en Turquie) et de façon générale favoriser un aménagement en profondeur. Le principe d'aménagement retenu a été de repousser les constructions le plus possible à l'intérieur des terres (Secrétariat d'état à la mer, 1999 ; Becet, 2002).

En Espagne ils ont défini en 1988 plusieurs zones protégées le long de la côte. Elle assure en outre une zone de protection allant de 100 à 200 m (si les communes et les communautés autonomes y consentent) dans laquelle aucune construction n'est permise. L'accès piéton à la mer doit être prévu tous les 200 m et l'accès automobile tous les 500 m.

En Italie, il existe aussi un régime particulier de propriété côtière publique et aucune construction n'est autorisée sur une bande de 300 m, à moins qu'un plan d'aménagement ne soit soumis aux autorités et approuvé.

Le Danemark possède sans doute la loi de conservation côtière la plus rigoureuse. La protection du littoral est inscrite dans une loi de protection de la nature, adoptée en 1992 et révisée en 1994 qui étend la protection côtière de 100 à 300 m¹. Ainsi, la côte du Suède est protégée tout le long d'une bande de 200 m voire de 300, tandis que 70% du linéaire côtier est déclaré aire d'intérêt national, ce qui limite les possibilités d'aménagement.

En Europe, l'adoption de limitations réglementaires à l'urbanisation en bordure directe des littoraux constitue presque la règle générale de tous les pays, même si la largeur de la bande protégée varie. Seules la Grande Bretagne, l'Irlande, la Belgique et les Pays Bas n'ont pas recours à cet outil (Kacemi M, 2008).

¹ Distance mesurée là où la végétation permanente commence et non pas à la limite supérieure des plus hautes eaux

Autant, il est à signaler aussi que l'expérience des pays bas dont les spécialistes Néerlandais ont défini dès 1990 une ligne de référence pour la côte « basal costline ». Cette mesure explique que ce pays soit allé loin dans l'élaboration d'une politique prospective de gestion et la mise de mécanismes en action au dessus et au dessous de la ligne de côte (Miossec, 1999). Aux USA une politique fondée sur les zones de recul de l'espace habité en a fait l'objet.

A travers ces expériences nationales on voit comment la conception de la protection côtière et les procédures de préservation du littoral ont été progressés.

3. Quelques organismes pour la préservation des zones littorales

Des systèmes de protection du littoral fonctionnant au moyen de procédures d'acquisition des espaces côtiers par des organismes veillant à la conservation du littoral complètent le dispositif réglementaire (Miossec et all, 1999).

3.1. Le Conservatoire du littoral français

En 1975, à la suite du rapport Picard sur l'état du littoral français et sur l'exemple anglais du National Trust,

le gouvernement choisit de créer un établissement public indépendant de structure légère dont le rôle serait d'acheter les sites menacés par les constructions immobilières. Le Conservatoire du littoral, membre de l'Union Mondiale pour la Nature (UICN), est un établissement public créé en 1975.¹

Le conservatoire du littoral est un établissement public administratif chargé de mener la politique foncière nécessaire à la protection des sites naturels menacés. Les programmes d'acquisition du conservatoire sont définis par un conseil d'administration, composé d'une moitié d'élus et une autre moitié de personnalités qualifiées choisies par les responsables d'associations de protection de l'environnement et de représentants des administrations concernées par la protection des rivages.

Le conservatoire du littoral conduit une politique foncière. Il n'a pas de pouvoir réglementaire. Il n'intervient pas systématiquement dans les documents d'urbanisme, mais la loi indique qu'il peut faire toute suggestion en rapport avec sa mission, aux collectivités territoriales.

Il a fait valider par le gouvernement en 1995, une stratégie d'intervention fixant un objectif global de 200 000 hectares acquis en 2050, soit 22% du linéaire côtier. Ainsi il définit, en priorité, un programme d'acquisition des sites naturels en fonction de trois critères principaux :

- Lorsque les terrains font l'objet de pressions urbanistiques ou de menaces d'artificialisation irréversible.
- Lorsque les terrains se dégradent et ont besoin d'être réaménagés et gérés.
- Lorsqu'une ouverture contrôlée au public s'impose.

Il acquiert des terrains fragiles ou menacés à l'amiable, par préemption, ou exceptionnellement par expropriation. En plus, des biens peuvent également lui être donnés ou légués.

Après avoir fait les travaux de remise en état nécessaires, il confie la gestion des terrains aux communes,

à d'autres collectivités locales à des associations pour qu'ils en assurent la gestion dans le respect des

¹ Le conservatoire du littoral a été créé par de la loi du 10 juillet 1975 (article L 322-1 du Code de l'environnement), cette loi a été modifiée à plusieurs reprises par les lois : extensions du champ d'intervention aux estuaires, deltas et commune participant aux équilibres littoraux. Et L'ensemble des dispositions à été modifié au livre II du code rural par le décret n°89-804 du 27 octobre 1989, puis au code de l'environnement.

orientations arrêtées. Avec l'aide de spécialistes, il détermine la manière dont doivent être aménagés et gérés les sites qu'il a acquis pour que la nature y soit aussi belle et riche que possible et définit les utilisations, notamment agricoles et de loisirs compatibles avec ses objectifs.

Les moyens du conservatoire proviennent essentiellement du budget de l'état, mais aussi des collectivités locales, du mécénat d'entreprises et de dons de particuliers (exonérations fiscales prévues par le code des impôts, déductibles à 40% des dons, dans la limite de 5% du montant du revenu imposable).

Le conservatoire dispose de toutes les procédures publiques pour acquérir un terrain, une évaluation du bien est effectuée par le service des domaines, sur la base des acquisitions récentes effectuées à proximité pour des biens comparables. Il s'agit donc de prix correspondant au marché.

En 2003, le conservatoire protégeait environ 36 000 ha et 180 km de côte méditerranéenne (soit 11 % à 21 % en Corse).¹

De ce fait, l'acquisition publique apporte une légitimité institutionnelle et politique importante. Elle apporte également de la puissance financière, et inscrit les choses dans la durée (Jean-Baptiste Narcy, 2007 :5).

3.2 Le National Trust de Grande Bretagne

La volonté de garder intacte la beauté naturelle des côtes en dépit des pressions de l'industrie et du tourisme s'est exprimé dès 1895. En plus des espaces protégés (parcs nationaux, réserves naturelles...) s'ajoutent 150 sites représentant 900 km de littoral appartenant au « National Trust », organisme devenu le plus grand propriétaire privé du pays (480.000 ha en 1996), exonéré d'impôts, habilité à recevoir toutes donations et legs, inaliénabilité des biens, large ouverture gratuite au public avec des équipements réduits et diffus, et maintien des activités et des populations permanentes. Ses 2,5 millions membres constituent un poids social et politique qui fait hésiter les spéculateurs immobiliers et les aménageurs.

3.3. L'agence pour l'aménagement et la protection du littoral APAL et l'observatoire du littoral (OL) de la Tunisie

L'agence pour l'aménagement et la protection du littoral (APAL) a été créée par le ministère de l'environnement et de l'aménagement du territoire tunisien avec la contribution et l'assistance du Conservatoire de Littoral français.

Consciente de l'importance des enjeux du développement durable dans les régions côtières, la Tunisie a entrepris, sur l'initiative du président Ben Ali, la mise en œuvre d'une politique volontariste et pragmatique de gestion intégrée et soutenable du littoral, qui fait de la protection et de la conservation une base pour valoriser les capacités du développement.

Tout un dispositif juridique et institutionnel ainsi que d'importants programmes, ont été mis en œuvre à cet effet, l'on pourrait citer, à titre d'exemples :

- la création de l'Agence APAL qui joue le rôle de gestionnaire, mais aussi d'observatoire et de conservatoire du littoral.
- la révision de la loi sur le domaine public maritime, et du code de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

¹ France. Conseil national d'aménagement et de développement du territoire, Commission du littoral, 2003. « Communiqué du 8 juillet 2003 : Le littoral français. Pour un nouveau contrat social » (source : DATAR).

- la charte du littoral, qui constitue une plate-forme d'entente en matière de bonne conduite entre les différents intervenants sur le littoral.
- les programmes de gestion des zones littorales sensibles.

Afin d'assurer pleinement et convenablement les missions, les actions de l'APAL doivent se baser sur des informations actualisées et sur un réseau d'indicateurs pertinents, fiables et faciles à suivre.

Pour ce faire, l'APAL envisage la mise en place progressive de l'Observatoire du Littoral (OL), entité chargée de la collecte, de l'analyse et du traitement de l'information dans une optique de facilitation de la prise de décision.

L'observatoire du littoral est une mission définie par la loi n° 95-72 du 24/7/1995, portant sur la création de l'APAL. Il a pour rôle le suivi et le contrôle des écosystèmes littoraux (Ben Moussa. H. 1999).

C'est une structure intégrée composée d'hommes, d'outils (informatiques et autres), données et de procédures, opérant en parfaite concordance avec les autres structures de l'APAL et les différents intervenants sur le littoral.

Parmi les actions de l'observatoire :

- La surveillance : cette action permettra d'une part la connaissance de l'état actuel du littoral et l'inventaire des zones sensibles à surveiller et, d'autre part, l'identification des indicateurs à surveiller pour suivre l'évolution du milieu.
- Le contrôle : ce réseau de contrôle est destiné à empêcher l'usage anarchique du littoral ainsi que l'exploitation irrationnelle de ses ressources et potentialités.
- L'aménagement et la planification : sur la base des études de caractérisation du littoral, des résultats de

contrôle, de traitement et de compilation des données, l'OL sera en mesure de mettre à la disposition des aménageurs et planificateurs les informations nécessaires sur les potentialités et les contraintes en matière d'aménagement et de gestion du littoral :

- Analyse des extensions urbaines au niveau de la frange littorale ;
- Identification des zones soumises aux pressions anthropiques ;
- Eléments de maîtrises foncières (bande de protection des zones sensibles) ;
- Adéquation entre contraintes écologiques des écosystèmes côtiers et potentialités de leur développement socio-économique ;
- Evaluation des études d'impact.

En dépit des orientations différentes au niveau des états, une même préoccupation a été traitée selon les traditions politiques nationales.

4. Quelques modes de gouvernance

La bonne gouvernance est un élément clef du développement durable, à cet effet on va exposer trois Modèles (Jean-Baptiste. Narcy.2007 :3-4):

➤ La gouvernance participative

Ce mode de gouvernance est né dans les années 70, au Royaume-Uni, dans le domaine de la gestion urbaine. Il prônait l'implication de la société civile dans les affaires publiques et la gestion des quartiers, de manière à croiser les compétences et les savoirs pour produire de l'innovation sociale et économique, dans une logique de communauté de projets.

Les modèles marqués par une gouvernance participative sont toujours soumis à des enjeux de pérennité. Ils sont fondés sur l'investissement d'individus. Or il faut pouvoir consolider les partenariats interpersonnels dans la durée et atteindre l'objectif d'identité économique.

Les projets marqués par un mode de gouvernance participative ont affiché un objectif de protection rigoureuse du patrimoine naturel, mais aussi une forte volonté d'innovation technique (tests de méthodes de génie écologique, etc.) Il s'agit de faire encourager les subventions publiques et de montrer qu'elles sont rentables pour le territoire visé. En matière de développement social, la volonté est de maintenir les usages traditionnels tout en favorisant l'insertion. Pour illustrer cette forme de gouvernance le mot d'ordre « small is beautiful » est significatif : c'est un projet de développement durable local, avec des projets fondés sur l'apprentissage collectif et l'innovation.

➤ **La bonne gouvernance**

Le modèle standard de bonne gouvernance est le modèle normatif, porté par les institutions internationales, la Banque Mondiale, l'ONU, ... Son objectif premier est la rationalisation de l'action collective, ce qui conduit à une professionnalisation de la gestion. Ce modèle part du principe que l'efficacité naît d'une distribution claire des responsabilités. Certaines pratiques de concertation analysées renvoient clairement à ce modèle de gouvernance, avec une recherche de meilleure gouvernance entre l'échelle de gestion et l'échelle des enjeux économiques ou écologiques. Ce faisant, le premier levier mis en œuvre est la mise en réseau des moyens.

En matière de développement durable, les modèles à bonne gouvernance visent une forme d'excellence environnementale. L'angle d'attaque n'est pas l'autonomie, mais la cohérence et l'efficience via les effets de réseaux : partage des connaissances, mutualisation des moyens d'intervention, construction d'une identité culturelle commune, etc. Au plan économique, c'est la notion d'attractivité du territoire qui est visée.

Au plan social, l'accent est également mis sur l'ouverture à des publics plus variés et plus nombreux, ce qui tend à déplacer les équilibres en place. Nous avons retenu le terme « éco-développement planifié » pour qualifier cette utopie de développement durable. Dans un tel modèle fondé sur la professionnalisation et l'effort de rationalisation de l'action collective, le risque existe de marginaliser des usagers traditionnels.

L'éco-développement reste également une gageure et l'équilibre entre les deux termes pose toujours question : il est difficile de garantir qu'un développement touristique d'envergure ne va pas menacer les équilibres écologiques ou les équilibres sociaux.

Il est à noter que le modèle de l'éco-développement planifié va s'inscrire dans une échelle vaste, amenant des flux économiques significatifs, des moyens de gestion suffisamment importants pour être mutualisés. Tandis que celui de « small is beautiful » correspond à une échelle locale, et plusieurs problématiques peuvent se découler de ce modèle : participation du public, mobilisation des savoirs profanes de concert avec les savoirs experts, prise en compte des expériences d'insertion, mise en œuvre d'un développement économique autonome, ...etc. De leur côté, les acteurs marqués par le modèle de l'éco-développement planifié seront sans doute davantage portés par des enjeux de communication, d'ingénierie institutionnelle, etc. De ce fait, le changement d'échelle n'est pas anodin : le fait de changer d'échelle revient à changer la méthode de gestion.

➤ **Le modèle du décideur rationnel**

Ce modèle historique met en jeu un acteur qui décide, avec des objectifs clairs, et qui mobilise les experts en conséquence. En substance, il s'agit du modèle de l'ingénieur.

La concertation n'apparaît pas comme indispensable et l'excellence technique des projets concernés ne peut éviter certaines résistances locales.

Ce modèle met en avant l'excellence environnementale, avec des objectifs exigeants sur le plan de la préservation, voire de la recherche d'un positionnement scientifique prestigieux. Les deux autres piliers, en revanche, ne donnent pas lieu à des objectifs explicites. Cela amène donc un slogan réduit à deux mots clés : « efficacité environnementale, information et pédagogie ». Au titre d'exemple, le Conservatoire du littoral a fait l'acquisition du site de Côtes-aux-Noues il y a vingt ans et en a confié la gestion à une association locale de type scientifique, dans une logique d'excellence environnementale – la préservation des espèces rares –, avec par ailleurs des actions pédagogiques.

5. L'agenda 21 local, un outil de développement durable

Dans la déclaration du Sommet de Rio en 1992, l'article 28 stipule que : "...ce sont les collectivités locales qui construisent, exploitent et entretiennent les infrastructures économiques, sociales et environnementales, qui surveillent les processus de planification, qui fixent les orientations et la réglementation locales en matière d'environnement et qui apportent leur concours à l'application des politiques de l'environnement adoptées à l'échelon national ou infranational.

Elles jouent, au niveau administratif le plus proche de la population, un rôle essentiel dans l'éducation, la mobilisation et la prise en compte des vues du public en faveur d'un développement durable".

➤ **En France¹**

Les agendas 21 locaux sont inscrits dans la stratégie nationale de développement durable. L'objectif fixé initialement était de parvenir à 500 agendas 21 locaux en 2008. D'une région, d'une communauté de communes ou communauté d'agglomération.

L'agenda 21 local définit la politique de développement durable au niveau local, en fonction des problématiques du territoire.

Un plan d'action précis, chiffré et daté est élaboré en fonction des objectifs de la politique de développement durable : il est mis en œuvre et évalué régulièrement, afin de procéder aux ajustements ou aux modifications d'une ou de plusieurs actions si cela s'avère nécessaire.

Le ministère de l'écologie encourage la mise en œuvre d'agendas 21 locaux, et avait lancé en juillet 2006 un "appel à reconnaissance" des agendas 21 en France, afin de mieux apprécier le niveau d'implication des collectivités françaises en faveur du développement durable.

➤ **En Grande Bretagne**

A Berlin, au-delà de l'Agenda 21 municipal, chaque quartier a son propre Agenda 21. Cette ville est aussi marquée par une forte expérience de la participation mais la politique sociale est davantage en jeu que la politique environnementale. La ville de Berlin montre toutes les ambiguïtés de la lutte contre l'étalement urbain en Allemagne avec, malgré des incitations, une difficulté de la planification régionale au-delà des limites de la commune. Toutes les petites communes de la périphérie attirent des lotissements

¹ www.france/developpemetdurable/agenda21.fr

de berlinois en mal d'accès à la propriété. La ville qui était déjà énorme s'est encore plus étalée le long des autoroutes. (Denis. B. 2007)

➤ **En Allemagne,**

Selon Ursula Paravicini¹, la politique de développement durable de l'intercommunalité est un prolongement de celle engagée par la ville de Hanovre. En 1995, en signant la Charte d'Aalborg, la ville lance la mise en œuvre d'un Agenda 21 local : démocratie locale par la participation citoyenne ; sauvegarde des biens collectifs comme le climat, l'eau, les espaces verts ; mesures incitatives vers des modes de vie et de consommations responsables ; planification spatiale équilibrée ; amélioration de la mobilité pour tous ; mesures préventives de santé ; aide à l'économie locale innovatrice ; responsabilité globale de l'action locale.

L'Agenda 21 mis en œuvre à Hanovre correspond à une vision à long terme, solidaire entre générations, pays et groupes sociaux : Elle vise à associer les dimensions sociales, économiques, environnementales, politiques, et accorde une place centrale à la démocratie locale en initiant la participation citoyenne sous des formes multiples.

Les préoccupations et les objectifs dans les domaines écologiques et environnementaux occupent une place centrale dans les démarches de développement durable. Ainsi, en 1992, le point de départ de l'Agenda 21 est marqué par l'engagement d'abaisser de 25 % les émissions de CO2 jusqu'en 2005 (sur la base des valeurs mesurées en 1990), et de renoncer au nucléaire. La même année, la Ville initie un programme de protection du climat auquel s'associe l'intercommunalité qui vise à réduire de 60 % les gaz à effet de serre sur 10 ans². Ce programme a fait l'objet d'une coopération entre une multitude d'acteurs locaux, privés et publics (la Ville, la Région Hannover, la société d'électricité et de gaz de la Ville, des associations, les chambres de commerce et d'industrie, etc.).

➤ **En Espagne,**

Le discours sur le développement durable apparaît avec le mouvement des Agendas 21. Donc, l'agenda 21 de Barcelone- La ville méditerranéenne compacte, complexe et diverse- se traduit d'abord par des initiatives ponctuelles comme l'implantation de panneaux solaires dans un stade à Barcelone, puis, toute une série de projets expérimentaux voit le jour : « points verts », déchetteries, bus à gaz ... Aujourd'hui, l'agenda 21 comprend 100 mesures (Francesc. M, 2007).

6. Villes et préservation des zones touristiques littorales

6.1. La ville de Marseille, France

Selon Hadeff .R, le centre ville fait l'objet d'un plan de rénovation urbaine appelé « Euro méditerranéen », le but était de changer l'image dégradée des quartiers populaires et du port.

Le projet Euro - Méditerranéen lancé en 1995, par le gouvernement français, devrait, en une décennie, à la fois : réaffirmer la vocation portuaire de la cité phocéenne, restaurer le cadre urbain, implanter des entreprises nouvelles, attirer les investisseurs internationaux et favoriser une certaine mixité sociale.

L'union européenne et les collectivités locales pour ce programme considéré comme la plus grande opération française d'aménagement urbain.

¹Le colloque « Villes durables en Europe », organisé par le PUCA et le CSTB en 27 avril 2007.

²Le journal d'information PUCA. Dossier Villes durables en Europe, premier plan n°15 octobre-décembre 2007

² www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca

Le 18 décembre 2003, la troisième phase de l'opération Euro méditerranéen qui concerne l'interface ville-port, considéré comme vitrine du projet qui va être aménagé a été approuvée par le gouvernement. Après des années de discussion, cette façade urbaine et portuaire longue de 2,7 Km et totalisant 110 hectares, est devenue un espace de dialogue entre la ville et le port. Une véritable stratégie de co- production a été aussi mise en place dans ce secteur appelée à devenir « la cité de la Méditerranée ».

L'étude de définition lancée à cette occasion affirme aussi l'ambition de faire vivre ensemble un port en activité et une ville habitée. Elle entend préserver l'identité de la ville portuaire tout en favorisant son développement économique en s'appuyant sur trois principes majeurs :

- Mixité des usages et des fonctions (ville/ port, public / privé...),
- Ouverture de la démarche aux propositions des différents maîtres d'ouvrages comme aux évolutions des activités portuaires, du marché de l'immobilier ou encore des opportunités foncières.
- Valorisation des espaces publics permettant de voir le paysage et le patrimoine social et humain d'une ville-port active.

Le projet présenté pour la cité de la Méditerranée par l'équipe d'Yves Lion a été fait en septembre 2002.

Parmi les équipements publics les plus significatifs : la construction du musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, le centre de formation à la coopération et au co-développement et un centre de la mer.

L'implantation d'équipements touristiques, culturels, commerciaux, de formation, de bureaux et les équipements du port, dont la nouvelle gare maritime, devraient répondre à la volonté affichée de faire de la ville une métropole d'interface entre l'Europe et la méditerranée.

A Marseille, la stagnation économique et les blocages politiques ont justifié une intervention forte de l'état avec la création en 1995 de l'établissement publique d'aménagement euro méditerranée (EPAEM).

Cette forte présence a notamment conduit l'état à prendre dans un premier temps une place prépondérante dans la définition du contenu du programme euro méditerranée parfois au détriment de l'ancrage local du projet.

Le schéma de cohérence, « Marseille 2015 », et le plan d'entreprise portuaire « Marseille port global » vont aussi participer à l'intégration économique, et urbanistique de l'opération « Euro méditerranée » et seront élaborés dans une démarche de coproduction active.

La zone arrière portuaire est un secteur de développement majeur dans l'agglomération du fait de l'opération euro méditerranée, mais aussi de la zone Armavant / Le Canet, qui est la première zone d'activité économique du département des bouches du Rhône, et enfin avec le grand projet de ville, qui allie développement économique et requalification de tout un secteur de la ville.

L'agence d'urbanisme a notamment conduit une longue étude sur la zone arrière portuaire associant l'ensemble des acteurs concernés (ville, plan d'action pour la Méditerranée « PAM », euro méditerranée, état) dans une logique de co- production d'un projet de territoire.

L'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise a été consultée sur son nouveau schéma directeur qui renforce son expertise sur les espaces portuaires comme sur l'Ouest de la région d'Aix Marseille. Elle traite désormais de ces question à différentes échelles : de l'échelle du projet urbain à l'échelle de la région urbaine, et une nouvelle échelle de l'interface ville- port.

L'idée, l'objectif de ce projet urbain marseillais peut se réaliser dans un autre contexte dans les villes moyennes, pour améliorer et réanimer leurs façades maritimes. La démarche suivie et les contraintes soulevées lors de l'élaboration de ce projet sont aussi à prendre en considération dans les projets d'aménagement dans le monde, notamment dans les pays en développement. (Hadeff .R. 2008. p 218-223)

6.2. La ville de Barcelone, Espagne

En matière d'architecture et d'urbanisme Barcelone jouit d'une excellente image. Parmi les pères fondateurs de la ville Antoni Gaudi est internationalement connu, grâce à une série de réalisations dans lesquelles il a su combiner une expression formelle très spécifique et une discrète et intéressante innovation structurelle. Ildefonso Cerda de son côté a conçu vers 1850 l'ensache, le réseau urbain du centre actuel de la ville, un fait d'ordre et d'anticipation qui, plus d'un siècle et demi plus tard demeure très performant.

Après Cerda, la ville a poursuivi sa croissance. Les expositions universelles de 1888 et de 1929 entraînent la refonte des quartiers en friche, comme celui de la Ciudadelà et Montjuic (la montagne des juives), mais ce sont les jeux olympiques de 1992 qui donnent à la ville l'occasion de revoir entièrement son réseau urbain, et aidèrent à la consolidation du modèle barcelonais de développement.

A la fin du Franquisme, période marquée par la spéculation immobilière et le désordre architectural, la mairie de Barcelone confia à l'architecte, Oriola Briguas la mission de revoir l'urbanisme de la cité, son intervention se fonda sur trois critères,

- Le premier, c'est la régénération du tissu urbain à travers de nombreuses interventions mineures.
- Le deuxième, c'est l'instauration d'une limitation des voies rapides, les autoroutes urbaines en faveur d'un système routier plus équilibré qui ne porterait plus atteinte à la vie des quartiers.
- Le troisième consiste en une homogénéisation qualitative entre le centre et la périphérie de la ville synthétisée dans le slogan « assainir le centre et monumentaliser la périphérie » (in revue 1998 :14)

Ces critères permirent l'ouverture sur la mer, par :

- la destruction de l'ancienne zone industrielle désaffectée de Poblenou, et sa substitution par la ville olympiques.
- l'enfouissement de la voie ferrée qui séparait l'agglomération de la méditerranée,
- la réorientation de la croissance de Barcelone, par la création aux quatre coins de la cité d'installations olympiques
- la réorganisation du trafic automobile par la construction des rocade périphériques qui soulagent le cœur de l'agglomération.

La réconciliation avec la mer s'est faite le long des quatre kilomètres de plages, auxquelles on accède en métro, la restriction du trafic automobiliste et le rapprochement des quartiers résidentiels et des lieux d'activités de service ont consolidé le modèle barcelonais et donné à la ville une dimension touristique et commerciale, tant pour les visiteurs à haut pouvoir que pour ceux des vols low-cost.

Dans le contexte de compétitivité et de développement durable, la stratégie adoptée par Barcelone est de mettre en valeur la compacité de la ville en continuant son travail sur l'espace public. L'enjeu est de parvenir à concilier mixité fonctionnelle et développement des transports en commun. Une collaboration entre l'Université et l'Agence d'Ecologie Urbaine a conduit à quelques expériences-pilotes de récupération de

l'espace public dans une perspective de développement durable, reprenant les théories de Cerda. Celui-ci a pensé la ville selon quatre principes : indépendance de l'individu dans la maison, indépendance de la maison dans la ville, indépendance des modes de transport (séparation physique au niveau de la voirie), ruraliser l'urbain et urbaniser le rural.

Une réflexion est actuellement menée sur le rapport entre espace public et espace de circulation. Il s'agit de « spécialiser la ville » en dédiant quelques rues à la circulation et en considérant les autres comme des espaces publics. Promouvoir le développement durable consiste à donner la priorité au piéton d'abord, au vélo, puis aux transports en commun et enfin à la voiture.

A l'échelle de l'agglomération, la planification territoriale met la priorité sur la préservation des espaces verts.

Un « plan directeur du système côtier » a été mis en place qui permet de récupérer une bande de 500 mètres le long du littoral et de soustraire ainsi à la spéculation immobilière des espaces agricoles ou non urbains. Des pôles de densité en conurbation sont créés pour compacter l'agglomération, avec en toile de fond l'idée de projet urbain, c'est-à-dire d'urbanisation progressive (Francesc. M, 2007).

6.3. La ville d'Istanbul, Turquie

Selon Yeseren Eliçin-Arikan, en Turquie, les mesures de sauvegarde peuvent être examinées en deux catégories : les décisions concernant la sauvegarde des biens culturels et historiques et celles qui sont relatives à l'environnement. En ce qui concerne les premières, c'est le Comité régional pour la préservation des patrimoines culturel et naturel qui fixe les règles et modalités de sauvegarde. Cela correspond déjà à un niveau régional. Quant aux mesures destinées à la protection de l'environnement, la seule autorité compétente est la direction générale de l'environnement qui est une agence de l'administration centrale.

Les littoraux sont considérés comme un patrimoine étatique dont l'utilisation est réglementée par la loi. Or, le développement du tourisme littoral à partir des années 1960 est devenu une menace permanente pour les patrimoines culturel et naturel. Cette menace est surtout liée au fait qu'aux niveaux institutionnel et juridique, les littoraux et le patrimoine historique urbain et naturel sont traités isolément et indépendamment.

➤ Les plans d'urbanisme destinés à développer le tourisme

Les évolutions dans les notions d'environnement et de sauvegarde exigent la création de nouveaux types de plan. De nouveaux concepts de plan sont ainsi introduits par différentes lois, comme le plan d'urbanisme pour le tourisme.

La loi sur le tourisme n° 2634 du 12 mars 1982 ordonne la création de zones, régions ou centres de tourisme par le conseil des ministres. Dans ces zones, régions ou centres, le ministère de l'aménagement et du logement et le ministère du tourisme sont compétents en matière d'aménagement du territoire et de planification.

➤ Sauvegarder malgré les citoyens

En Turquie, depuis la proclamation de la république, la valeur réelle de l'argent a baissé considérablement alors que la valeur des biens fonciers ou immobiliers se maintient assez stable. La propriété foncière bâtie ou

non bâtie représente donc un moyen sûr d'investissement qui, de surcroît, apporte une rente foncière considérable. Etant donné le taux d'inflation et la fragilité de l'économie, la propriété foncière apparaît comme un investissement assuré. De même, dans les secteurs urbanisés, à cause de l'insuffisance de l'offre en matière de terrains urbains équipés et de l'emprise de la rente foncière, le développement urbain se réalise par le renouvellement entier du tissu urbain. Une mesure de sauvegarde est donc perçue par les propriétaires comme un tort, qui les prive de la rente foncière, et se heurte à de très fortes pressions anti-protectrices.

A Istanbul, les littoraux du Bosphore sont ravagés par l'impulsion de la rente urbaine. Bien qu'une loi exclusive soit publiée afin de contrôler le développement urbain dans cette zone, et que des plans d'urbanisme soient établis, les littoraux du Bosphore ne sont pas épargnés par ce pillage. En effet, de nombreuses modifications sont apportées à ces plans, ainsi qu'à la loi ¹ afin de réglementer les constructions illégales.

Devant cette situation, il semble légitime de se demander si les autorités publiques ne manquent pas de volonté dans le domaine de sauvegarde des patrimoines archéologique, urbain et naturel. Un site près d'une zone urbaine en plein développement ou sur les littoraux attire à la fois des investissements touristiques et des logements secondaires. Des pressions énormes pèsent sur l'autorité publique sinon pour faire supprimer la décision de site, au moins pour faire classer à une catégorie inférieure moins restrictive.

Les propriétaires, dépourvus de la spéculation foncière se sentent pénalisés et contestent fermement les mesures de sauvegarde. Dans le cas contraire, si un site urbain se trouve sur une zone où l'extension urbaine est stable ou en régression, de telles pressions ne sont pas aussi présentes, mais en revanche, les immeubles sont abandonnés ou subissent des changements fonctionnels. (Yeseren. E, 1999, p 120).

6.4. La ville de Mahdia, Tunisie

➤ L'extension urbaine sur le littoral tunisien

Les villes tunisiennes ont connu des extensions urbaines très rapides. Deux causes principales de cette extension : L'exode rural de 1956 à 1975, au plus fort de la transition démographique, nourrit la croissance de la capitale mais aussi des villes moyennes de Sfax et Gabès. La population urbaine de la Tunisie passe de 43% en 1970 à 56% de la population totale en 1995, la hiérarchie urbaine reste relativement équilibrée.

Cependant, le déséquilibre intérieur/ littoral s'accélère sur l'ensemble du territoire tunisien, sur une bande littorale de 60 km de large on trouve 70% de la population, 73% des logements, 96% des unités touristiques, 40% des périmètres irrigués, ainsi que la plupart des zones industrielles du pays. (KÉFI.F. 1999).

Cette importante dynamique des hommes et du développement sur le littoral, présente toutefois un revers de médaille, car dans plusieurs cas, elle s'est révélée être à l'origine de graves atteintes aux équilibres écologiques, et de phénomènes à haut risque pour les générations futures, tels que l'érosion des plages, le rétrécissement des terres agricoles, la surexploitation des nappes qui conduit à l'intrusion des eaux salées condamnant ainsi des sols et des vergers jadis des constructions anarchiques et leur cortège de problèmes d'ordre environnemental et social.

¹ Modifications apportées par l'article 16 de la loi n° 3194 du 9 mai 1985.

Cette situation implique des réflexions et des actions pour le développement durable des villes côtières dans une vision globale de gestion intégrée du littoral. Une gestion qui devrait prendre en considération la complexité et les interrelations des dimensions écologiques, économiques, sociales et culturelles.

➤ **La volonté locale et l'initiative de l'UNESCO pour la préservation de l'environnement de la ville de Mahdia (UNESCO, 1999)**

En Tunisie, Mahdia, est une ville côtière choisie par l'UNESCO pour la préservation de l'environnement et notamment le littoral dans le cadre de développement durable des villes méditerranéennes.

Elle est caractérisée par son contexte particulier :

- la mise en valeur de ses atouts culturels et paysagers, notamment son patrimoine archéologique et historique, et son artisanat traditionnel;
- la maîtrise de son développement urbain, en général.

Mahdia et sa région disposent toujours de sites d'une grande valeur, d'une médina en bon état, de zones littorales exceptionnelles (la zone Guedabna - Melloulech - Ghebba), de terres agricoles et d'un milieu rural encore fonctionnel, dynamique et productif.

Cette ville bénéficie d'importants projets de nature à consolider un développement urbain en harmonie avec l'environnement, lors de sa visite de la région, le président Ben Ali a donné le coup d'envoi d'un programme stratégique pour le développement urbain durable de Mahdia.

Tous ces facteurs lui confèrent une certaine originalité qui la distingue des autres régions et notamment, des autres pôles touristiques et du fait qu'elle a encore la possibilité de se développer autrement, en harmonie avec son histoire et son environnement.

Toutefois, des signes inquiétants de dégradation bien visibles commencent à se visualiser. A cet effet, il y a lieu de tirer la sonnette d'alarme devant les phénomènes de destruction des milieux naturels et de défiguration des paysages par les carrières, les décharges anarchiques, les poches de pollution industrielle ou encore les constructions anarchiques sur le littoral.

➤ **La zone touristique de la ville de Mahdia**

La ville de Mahdia est naturellement avantagée par une côte en bonne partie sablonneuse qui s'étend sur une longueur d'environ 7 km et un climat méditerranéen doux.

Ses qualités ont encouragé les urbanistes à programmer, lors de l'élaboration du premier plan d'aménagement urbaine P.A.U, une zone touristique avec une surface de 90 ha dans la partie nord de la ville, limitrophe des zones résidentielles, mais seulement deux unités touristiques se sont implantées.

Dans l'intention d'exploiter au maximum le milieu naturel favorable pour l'exercice de la dite activité, une extension a été envisagée lors de la première révision du P.A.U.

et qui s'étend presque jusqu'à la limite nord du gouvernorat, avec une surface d'environ 100 ha. La surface totale de la zone est devenue 190 ha.

Grâce à la volonté de la politique de l'état visant l'encouragement de l'investissement dans ce domaine, un plan relatif à cette zone a été élaboré.

Actuellement, après la réalisation de l'infrastructure de base, seize unités touristiques ont été implantées, ce qui a permis d'enregistrer un taux d'occupation de l'ordre de 65%.

Toutefois, dans le but de bien renforcer ce secteur, un nouveau plan a prévu une nouvelle extension estimée à 80 ha, la surface globale de la zone atteignant ainsi 270 ha. (Chokri M. Ben Younes.1999 :31)

➤ **Les principes du développement touristique durable de Mehdiá**

La contribution active du tourisme au développement durable présuppose nécessairement la solidarité, le respect mutuel et la participation de tous les acteurs, du secteur public et privé, impliqués dans le processus. La préservation, la protection et la mise en valeur de la richesse du patrimoine naturel et culturel offrent un cadre privilégié pour la coopération, par l'intégration des principes suivants :

- La reconnaissance de la côte et de la mer, du patrimoine culturel, naturel, terrestre et maritime,
- L'intégration sur le plan physique, au niveau de l'architecture, des technologies, des matériaux et des infrastructures mais aussi au plan social ;
- La valorisation par la diversification et l'accession aux labels de qualité des différents produits en utilisant des codes de conduite et de pratiques éclairées ;
- La formation de tous les acteurs concernés à la notion du tourisme durable.

Effectivement le développement du tourisme en Tunisie a d'abord été une opportunité économique, puis un choix, enfin une nécessité pour son avenir, la diversification du tourisme en Tunisie vise à contribuer à la durabilité des projets, à favoriser la stabilisation de la clientèle potentielle, et à la création de services locaux liés au tourisme. Dont les nouveaux projets touristiques doivent respecter un équilibre entre les potentialités des ressources existantes et les capacités d'accueil locales.

Selon l'UNESCO, le défi du développement de la ville de Mahdiá concerne le développement d'un tourisme complémentaire au tourisme balnéaire, cela mis en valeur la richesse du patrimoine socio-culturel et naturel de la ville et de ses habitants, à savoir :

Un environnement naturel encore préservé, un haut lieu historique, un centre urbain aux caractéristiques architecturales spécifiques, des traditions et des coutumes encore vivantes, un savoir-faire dans le domaine de la pêche, de l'agriculture et de l'artisanat, et un arrière pays riche au niveau culturel et naturel.

- La valorisation touristique de ces ressources devrait permettre de les renouveler et de les transmettre aux générations futures.

6.5. La ville d'Essaouira, Maroc

Essaouira est une ville côtière merveilleusement située entre dunes et océan. Depuis sa fondation dans les années 1760, la ville, composée à l'origine, de deux grands éléments – le port et la Médina – a toujours su garder son unité physique. Avec le temps cette unité est devenue le symbole de la coexistence de plusieurs ethnies, plusieurs groupes religieux et groupes sociaux dont l'accueil chaleureux est le trait commun.

Mais au fil du temps, Essaouira qui était le principal port commercial du Maroc, aux 18^{ème} et 19^{ème} siècle, ne joue plus ce rôle à cause du développement des ports de Casablanca et d'Agadir. La liaison directe entre Marrakech et Agadir par une nouvelle route qui ne passe pas par Essaouira a accentué son enclavement (El

Moutaz. A, 1999 :129). La ville se retrouve alors à l'écart des principaux réseaux routiers nationaux et les seules possibilités de l'emploi sont limitées au tourisme et à l'artisanat touristique. La pêche, par le passé principale activité économique de la ville, est en crise, ce qui a de sévères répercussions sur la qualité de la vie et le cadre du bâti.

Le patrimoine culturel a également beaucoup souffert et l'extension urbaine fait peser de lourdes menaces sur l'écosystème fragile de cette région, et par conséquent sur la survie même de la ville.

Compte tenu de la complexité de la situation et de l'impuissance des autorités locales à y faire face, seule une nouvelle approche, la planification stratégique et le partenariat permettront d'assurer la viabilité de la région.

Selon Abdelaziz El Mouatez, l'élaboration de la monographie environnementale d'Essaouira, par le ministère de l'environnement avec l'assistance technique du projet PNUD et UNESCO a été l'occasion de faire un diagnostic de la situation environnementale de la ville. De là, un plan d'action pour une gestion globale de l'environnement en vue de développement durable et maîtrisé de la ville a été élaboré. Sa mise en œuvre a fait impliquer les acteurs au niveau local et national et a suscité l'intérêt des agences extérieures. Parallèlement l'UNESCO a fait une proposition de projet intégré multisectorielle pour la gestion de l'environnement d'Essaouira et sa région. On peut considérer ces deux démarches comme un déclenchement de mobilisation générale.

Dans cette perspective la ville d'Essaouira a établi son projet Agenda 21, en partenariat avec la Coopération Belge. L'objectif de ce projet consiste à renforcer les capacités des pouvoirs locaux en vue d'une amélioration de la qualité de la vie urbaine et d'une meilleure gestion de l'environnement urbain. Ce projet a commencé par un atelier de consultation en janvier 1996, entre les différents partenaires locaux et nationaux, qui a donné lieu à un large consensus sur les grandes lignes pour le développement futur de la ville et sur les actions prioritaires à entreprendre.

En octobre 1996, l'organisation d'un atelier sur la sauvegarde de la médina a permis de :

- Créer une cellule médina.
- Définir ses tâches.
- Identifier les projets pilotes dans la médina.
- Sensibiliser la population et les pouvoirs locaux pour une action de sauvegarde et de réhabilitation du centre historique d'Essaouira.

L'idée de créer cette cellule médina a été développée par la suite par la réhabilitation de l'ancien palais de justice en Centre de Développement Urbain et de Protection de l'environnement qui a donné lieu à deux cellules : une cellule médina et une cellule de l'environnement. Ce centre qui est situé dans une place stratégique de la médina est devenu un lieu ouvert de rencontre et de concertation entre les autorités locales, la population et les différents intervenants et partenaires. Il joue également un rôle actif dans la coordination et la synergie entre les différents partenaires.

Le centre abrite, en plus du programme Agenda 21, le programme d'appui à l'action environnementale du ministère de l'environnement et le PNUD qui est mis en œuvre par un organisme internationale, la coopération française, l'inspection des monuments historiques et par des locaux pour les associations locales.

Parmi les principales actions réalisées par le programme Agenda 21 de la ville d'Essaouira, on peut citer :

-
- L'élaboration des remarques et les observations concernant le SDAU et le SDAL ;
 - Le colmatage des brèches de la muraille nord. Cette opération a permis de sensibiliser la municipalité et le ministère de la culture qui ont lancé un projet de restauration de la muraille côté terre. Parallèlement, l'UNESCO s'est intéressé à cette action en menant une opération de restauration d'un tronçon pilote côté mer. Ce ci dans l'objectif le cadre de trouver une solution de consolidation et de protection de la muraille à moyen et long terme.
 - La réalisation d'une enquête sur le quartier Mellah en partenariat avec l'UNESCO et l'Ecole Nationale d'Architecture. Il s'agit du quartier le plus dense, le plus défavorisé et le plus dégradé de la ville. L'objectif de cette enquête et de constituer une base de données en vue d'élaborer des dossiers à soumettre pour la réhabilitation future de ce quartier.
 - Le recasement de 30 familles sinistrées de ce quartier, victimes des inondations de l'hiver 1996, en partenariat avec l'ambassade des Pays Bas.
 - L'élaboration du projet d'aménagement de la ceinture verte qui vise essentiellement à :
 - protéger la ville par la fixation des dunes et la lutte contre la désertification,
 - contrôler l'extension urbaine,
 - animer la ville par la création d'espace de loisir de sport et des jardins d'enfants.
 - La mobilisation de la population locale à travers un appui aux amicales de quartiers aux associations locales, en vue de s'impliquer d'avantage dans le développement durable de la ville ;
 - Le renforcement de capacité et la formation des élus de la ville sur la base d'un guide.
 - La participation de l'équipe locale Agenda 21 à plusieurs rencontres :
 - Le stage international « Urbanisme et Construction » en Belgique (novembre 1997),
 - Le forum international sur l'environnement urbain en Chine (octobre 1997),
 - L'atelier organisé par « Aventura Urbain » en Italie (octobre 1997) ;
 - Le séminaire « Echange d'expériences dans le développement local » en Egypte (mai 1998).
 - Le séminaire sur la localisation de développement durable dans les pays arabes et méditerranéens organisé à Casablanca (mai 1999).
- L'Agenda 21 a contribué également à la préparation du séminaire international « Développement urbain et ressources en eau : petites villes côtières » organisé par l'UNESCO à Essaouira (Mai 1997).
- En parallèle à cette dynamique locale initiée par le programme Agenda 21, la ville commence à connaître un essor considérable à travers l'élaboration de grands projets urbains, à savoir :
- La construction d'un aéroport pour désenclaver la ville.
 - Le renforcement de l'infrastructure hôtelière par la mise en place de deux grands hôtels avec des centres de la thalassothérapie.
 - L'attribution de la collecte des déchets solides à une société privée.
 - Le projet de réalisation d'une décharge contrôlée.
 - Le projet de l'extension du port.

En conclusion, on peut considérer cette dynamique créée récemment à Essaouira comme le début d'un long processus de développement durable qui nécessite une continuité et un appui de tous les acteurs concernés (El Moutaz. A, 1999 :131).

Conclusion

Le monde s'est dirigé vers une gestion durable pour la préservation des zones littorales, sous la grande optique de développement durable.

De ce fait, des politiques de préservation du littoral ont été mises en place un peu partout dans le monde. Soutenues par les grandes organisations internationales, elles concernent à la fois les pays riches et les pays pauvres. Des grandes espaces du littoral ont ainsi été transformés en parcs naturels ou classés sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. Au Royaume-Uni et en France, des organisations achètent des sites littoraux pour les protéger (le National Trust anglais et le Conservatoire du littoral français).

Certains pays ont mis en place des législations pour limiter l'extension de l'urbanisation sur le littoral (la loi littorale de 1986 en France, protégeant une bande de littorale de 100 mètres et la loi de 2002 en Algérie protégeant une bande de 300 mètres).

La Gestion intégrée des zones côtières (GIZC) a été créée par les organisations internationales au sommet de Rio en 1992, pour mieux contrôler les usages du littoral.

Cependant, tous ces efforts de préservation et de gestion raisonnée de l'espace littoral restent inégaux selon les motivations et les moyens des pays. Ils ne peuvent être efficaces sans la mobilisation de tous les acteurs et usagers des côtes.

L'aménagement touristique des zones littorales est constatable lors d'une simple visite de Google-earth, ou le littoral des villes précitées (Marseille, Istanbul, Essaouira,..) notamment les zones proches du centre ville sont aménagées convenablement à la vocation des plages. Donc les hôtels classés sont souvent existants, les parcs d'animation, parcs aquatiques et les autres équipements liés au tourisme et au loisir sont présents aussi, raison de la quelle le tourisme est développé dans ces villes.

L'agenda 21 local définit la politique de développement durable au niveau local, en fonction des problématiques du territoire. Elle permet aux collectivités locales de préciser leurs stratégies en matière de la préservation des zones touristiques littorales au niveau de la ville et l'amélioration du cadre de vie à travers le développement urbain,...etc.

La successivité des phases de réalisation du projet Euro - Méditerranéen et la continuité des apports entre les différents acteurs de la ville en collaboration avec les organismes d'envergure méditerranéenne (l'établissement public d'aménagement euro méditerranée « EPAEM ») et mondiale ainsi que l'intégration dans les plan de développement régionaux et mondiaux tel que le PAM (plan d'action pour la méditerranée) sont demandés pour la réalisation des projets urbains.

La volonté locale de la préservation des zones littorales contre l'urbanisation spontanée pour le développement du tourisme de qualité est très importante pour la gestion intégrée des zones côtières « GIZC ». Ainsi l'initiative des organismes internationaux tels que l'UNESCO pour le financement des études

et des projets de développement après ouverture de débat entre les experts internationaux et les gestionnaires de la ville de Mehdiya en Tunisie et de la ville d'Essaouira au Maroc pour avoir les meilleures solutions et propositions, sont des éléments essentiels pour le développement durable de ces régions.

Dans le cas où la population locale n'est pas consciente des effets négatifs de l'urbanisation des zones littorales tant pour les activités rentables (agriculture, tourisme, pêche,...) et pour les écosystèmes. De fait la propriété privée des terrains littoraux, et les exploitations volontaires de ces espaces sans prendre en compte la planification locale des gestionnaires de la ville pour le développement durable, et malgré que la gestion durable nécessite la concertation, l'exemple turque de sauvegarde des patrimoines archéologique, urbain et naturel malgré les citoyens, cette méthodologie est adéquate pour permettre la préservation des zones touristiques littorales, et en effet le développement durable de ces milieux sensibles à travers l'implantation des équipements touristiques de qualité en effectuant des études d'impact sur l'environnement pour les projets en milieux sensibles.

En plus, il faut se référer aux expériences des Agendas 21 propres à chaque ville et à chaque quartier, vu les différenciations sociales entre les habitants et les spécificités de chaque région et de chaque quartier. Autant, il faut renforcer et développer l'identité de la ville à travers la valorisation de ses éléments structurants en sauvegardant ses variations morphologiques et urbaines, la fragilité des espaces (zones agricoles, zones sensibles, zones défavorables à l'urbanisation, espaces verts, forêts, littoral, plages, zones industrielles,...), les monuments historiques, ..etc. cela sans ignorer l'intégration des inspirations de la population locale dans la planification et la gestion de la ville.

Chapitre III

**Les politiques urbaines
par rapport à la préservation
du littoral en Algérie**

Introduction

La planification urbaine est un élément moteur pour le développement des villes, surtout actuellement ou les discours politiques, et les mouvements socio-économiques sont dirigés vers la notion du développement durable. L'Algérie est une des pays qui ont adopté cette notion à partir de l'an 2000, et ce à travers une loi sur l'aménagement durable du territoire. Alors, elle a souligné les grandes lignes, et promulgué les moyens juridiques pour réussir ce nouveau directif en collaboration avec tous les acteurs publics et privés. L'objectif de cette politique l'offre des meilleures conditions de vie pour la population actuelle et future.

Le présent chapitre tend à analyser l'efficacité des politiques urbaines en matière de la gestion urbaine et de la préservation des zones touristiques littorales, et cette analyse tant à montrer et éclairer l'évolution de la planification urbaine en Algérie, à travers l'histoire, les transformations apparues dans tous les domaines (politique, économique,...) et leurs effets sur l'espace urbain. En déterminant les périodes de stimulation de l'urbanisation et de l'extension urbaine de point de vu réglementation, opérations urbaines, et évaluation des causes de l'extension urbaine en Algérie.

La capacité des acteurs et les enjeux de la planification et de la gestion urbaine, notamment en matière de la gestion des extensions urbaines. Effectivement pour connaître les carences et les défauts du système urbain général, si il y a une coordination une complémentarité entre les acteurs des différents secteurs, surtout celle de l'élaboration et la réalisation des projet et des orientations inclus dans les instruments d'urbanismes notamment le PDAU (le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme) et le POS (le plan d'occupation du sol), ces dernier élémentaires au niveau des communes pour la gestion de l'espace urbain sous la dominance des collectivités locales et de l'exécutif de la wilaya, ainsi que la participation ou la contre face de la population locale.

Cette problématique nécessite des recherches pluridisciplinaires très approfondies pour l'élucider précisément. Donc l'objectif est d'apprécier le degré de performance et de complémentarité entre les politiques urbaines, la gestion foncière, et la stratégie de préservation du littorale contre l'urbanisation spontanée et anarchique.

De ce fait, on doit effectuer un aperçu sur la politique du foncier et analyser les instruments de planification urbaine par ordre hiérarchique. Dans ce cas l'échelle constitue une importance toute particulière, par ce que souvent la politique nationale s'interrompte à l'échelle urbain, et n'arrive pas à atteindre ses objectifs.

1. Les extensions urbaines en Algérie : causes et effets

1.1. Les principales causes de l'extension urbaine en Algérie

A travers, les extensions urbaines des villes algériennes on peut distinguer les causes suivantes :

- l'explosion démographique des années 70-80,
- La promotion des villes au rang de chef lieux de wilaya, et les programmes structurants engendrant des villes plus attractives et de plus en plus désirées par les ruraux.
- l'exode rural vers les villes ayant pour motivation l'implantation des unités industrielles, ports, activités

commerciales et touristiques surtout dans les zones littorales. En plus de la facilité d'accès au logement et la présence des équipements sanitaires, éducatifs et des services divers au niveau des villes, ainsi que le cadre de vie désiré et le style de vie plus facile que celui des zones rurales.

- Les conditions d'insécurité du pays lors des années 90, qui ont fait fuir la population des zones enclavées et exposées au terrorisme, vers les centres villes se caractérisant par la sécurité par rapport aux zones rurales.

1.2. Le surpeuplement urbain faute de la période d'insécurité de pays

La population algérienne est de 34,8 millions, selon les résultats préliminaires du 5^{ème} recensement général de la population et de l'habitat 2008 (RGPH), dont plus de 80% vit dans les zones urbaines, donc les villes, notamment le littoral où il y a une forte concentration. Le ministre d'état, ministre de l'Intérieur et des collectivités locales, Zerhouni, qui a eu à commenter le RGPH 2008, a révélé que plus de 70% des populations résident dans les agglomérations, les chefs-lieux de wilaya, de daïra ou de commune et 16% dans les agglomérations secondaires, alors que durant les années 1960, 1970 et 1980, la population urbaine n'était que de 30%. C'est dire que les 2/3 de la population des villes sont des gens qui sont venus récemment de la campagne. Pourquoi ? Il estime de prime abord que « tous les programmes publics, qui ont un lien avec les citoyens, qu'il s'agisse du logement, de l'éducation, du commerce ou de la sécurité, doivent tenir compte de ce fait nouveau.

Cela veut dire que les efforts de tous les programmes doivent consacrer au moins 80% de leur finalité, de leurs ressources et moyens pour répondre à ce problème » Du coup, il ressort que les programmes de développement rural déployés par l'état sont voués à l'échec. Ceci est dû au facteur sécuritaire qui a vu des dizaines de milliers de familles s'installer dans les agglomérations ou à proximité des grandes villes en installant des bidonvilles et des baraques de fortune en quête d'une vie citadine.

1.3. L'évolution de la politique de la gestion urbaine et le souci de limiter la littoralisation

L'espace algérien d'une surface de 2.400.000Km² se caractérise par une hétérogénéité géographiques du nord au sud y présenté par la zone du littorale (espace surpeuplé), la zone des hauts plateaux (espace moyennement peuplé), la zone du Sahara (espace presque vide). Cette multitude géographique a donné une variété de climat d'une région à une autre et une exploitation différente des potentialités.

Dans cette dimension s'inscrivent les disparités d'espaces dans toute leurs complexité à travers l'existence des déséquilibres régionaux sur les différents niveaux (économique, sociales, démographiques...).

Pour ces éventuels problèmes, la politique de l'aménagement du territoire relève d'une stratégie complexe et multiforme qui a pour finalités de promouvoir toutes les ressources et potentialités qu'offre le territoire national quelle que soit leur nature et quelle que soit leur localisation, ainsi qu'une meilleur distribution et l'exploitation de ces ressources naturelles et humaines. Dans ce contexte, l'état algérien a promulgué différentes politiques depuis l'indépendance pour pouvoir diminuer les disparités régionales entre le littoral et les autres zones pour réduire la surcharge en matière de population et d'équipements industrielles attirant cette même population.

Selon Bouchemal.S, l'évolution de la politique urbaine en Algérie est passé par :

1.3.1. La période (1962 – 1978) : une politique d'équilibre régional plus qu'une politique d'aménagement du territoire

Au lendemain de l'indépendance, l'Algérie a fait redémarrer son économie, sur une assise territoriale héritée de la période coloniale. Les plaines littorales, zones d'exploitation intensive et de peuplement européen, concentraient l'essentiel des infrastructures et de l'urbanisation, le reste du pays connaissant un refoulement du paysannat et un exode important des régions sous équipés.

Donc, l'Algérie a engagé une politique d'équilibre régional au profit des régions les plus déshéritées plus qu'une politique d'aménagement du territoire pendant la période 1962-1978.

➤ Période 62-67

Cette période est caractérisée par la politique socialiste, elle a poursuivi la mise en œuvre du plan de Constantine qui couvrait la période 1958-1963 qui a pour finalité de mettre fin aux déséquilibres régionaux. C'est le premier plan d'aménagement du territoire mis en œuvre en Algérie, il n'a pas atteint son objectif à cause du renforcement des régions les mieux équipées, où la main d'œuvre était la plus qualifiée (frange littorale occupée).

➤ Période 67-77

Elle est caractérisée par l'éjection du système coloniale et la mise en place d'une politique de décentralisation à travers la mise en œuvre de trois plans pour le développement économique et sociale.

- Le plan triennal 67- 69

Cette période connaît la création d'une structure centrale de planification urbaine, mais en l'absence totale d'une politique d'aménagement du territoire. Ce plan a accentué son intérêt sur les grands axes industriels (Oran, Annaba, Alger), engendrant des flux importants d'immigration qui prennent leurs origines à partir des zones rurales et des hauts plateaux.

- Les plans quadriennaux (1970-1973 et 1974-1977)

Une politique d'équilibre régionale a été mise en valeur à travers ces deux plans quadriennaux. Le lancement des programmes spéciaux à caractère d'urgence pour 14 wilaya a été fait en vue de réduire les disparités régionales, et la création du comité interministériel d'aménagement du territoire «CIMATE » avait comme missions d'arbitrer les divergences intersectorielles jointes à la localisation d'installations industrielles.

Dans les programmes de développement, les préfaces d'une préoccupation urbaine sont amorcées dans le plan quadriennal 1970-1973, qui est en fait le premier de la série des plans nationaux, car le triennal 1967-1969 est destiné à préparer les conditions d'élaboration d'un véritable plan, en même temps que le code communal (1967) et le code de la wilaya (1969). Parmi les moyens de la mise en œuvre de ce plan, il est question des mesures relatives à « la décentralisation et à l'aménagement du territoire ». Dans le domaine de l'urbanisme, on envisageait de préparer les « travaux de programmation urbaine pour les grandes villes ».

Donc, ces deux plans affirment le souci du rééquilibrage régional, en outre le déroulement de grands projets industriels et l'apparition de programmes spéciaux au niveau local tels que les plans de développement communaux (PCD), les plans de modernisation urbaine (PMU), les plans d'urbanisme directeurs (PUD), les réserves foncières, les ZHUN, et les lotissements. C'est pendant cette période, que la planification urbaine a commencée de prendre l'intérêt de meilleure gestion de l'espace urbain.

Ces actions ont été efficaces, ils ont donné de résultats positifs en matière de création de postes d'emploi, amélioration du niveau de scolarisation et promotion de quelques villes moyennes et petites. Ces efforts restent toujours insuffisants, comme l'a montré le recensement de 1977. Les disparités entre la frange littorale et le reste du pays marquent la présence, avec un exode rurale vers les grandes villes entraînant une détérioration de la qualité de vie et la prolifération de quartiers précaires.

Donc, des actions de rééquilibrages spatiaux sont initiées rapidement par le lancement de programmes spéciaux au profit des régions les plus défavorisées, dans le cadre de la politique d'équilibre régional entre les zones littorales, les hauts plateaux et le Sahara.

Mais quelle que soit la portée des mesures énoncées par la série des plans nationaux, il reste que leur substance ne reproduit pas le foisonnement des textes ayant marqué l'ensemble de la période qui va de 1970 à 1976, comme la charte de la gestion socialiste des entreprises (1971), les ordonnances portant constitution des réserves foncières (1974), les coopératives immobilières (1976) et les permis de construire et de lotir (1975).

Cette période correspond également à la mise en service des unités de liquéfaction du gaz à Arzew et Skikda et du complexe sidérurgique d'El Hadjar à Annaba, projet déjà annoncé par le plan de Constantine en 1958. Et pour résoudre les problèmes d'implantation de ces grands complexes le gouvernement prévoit la création des zones industrielles planifiées et gérées par la caisse d'aménagement du territoire «CADAT». Ce qui a engendré un exode massif des populations rurale vers les grandes villes entourée de grands complexes industriels, qui ont généré des postes de travail et fait proliférer des bidons villes et de nombreux habitats illicites.

Mais parmi tous les programmes de développement, ce n'est qu'avec le deuxième plan quadriennal (1974-1977) que l'état exprime sa grande préoccupation en matière d'urbanisme, en lançant une politique de production en masse des logements, par la création des Zones d'Habitation Urbaine Nouvelles (ZHUN). Ces zones constituent, le plus souvent, soit des agrégats à la périphérie des villes, soit des enclaves sans lien organique ou fonctionnel avec leur contexte. D'ailleurs, leur dénomination, était sous le rapport du volume (cité des 300 ou 1 500 logements...), ou sur celui du constructeur (cité SONATIBA, cité SICED...) (Bouchemal.S, 2006).

1.3.2. La période (1978 - 1990) : une politique d'aménagement du territoire dotée d'attribution mais sans autorité et sans moyen

« Dans les petites et moyennes localités (PML), la construction a pu se développer surtout à la faveur d'une circulaire prise par le ministère de l'Intérieur, en 1979, pour sommer les municipalités de mettre en vente 200 lots par an et par commune. C'est ainsi qu'on a vu des villages passer d'un effectif de 1 000 à 5

000 habitants en moins de 8 ans, alors que des taux de croissance de plus de 10 % ont été observés autour des grandes villes, notamment lorsque le zoning des prix n'atteignait pas 20 Da le m² pour les agglomérations dites secondaires »¹. Cela donne que le prix du foncier à urbaniser a un rôle dominant dans l'accélération des extensions urbaines qu'elles soient planifiées ou spontanées.

C'est à partir de 1979 que l'état devient plus conscient de vrais problèmes engendrés des déséquilibres de développements économiques et sociaux. De ce fait et pour la première fois l'aménagement du territoire apparait avec une structure ministérielle et décisionnelle, avec la création du ministère de la planification et de l'aménagement du territoire en 1980.

Lors de cette période a été mis en œuvre le 1^{er} plan quinquennal, qui dicte les nouvelles dynamiques de l'aménagement et la maîtrise du plan communal de développement (PCD), et favoriser la décentralisation du secteur tertiaire avec une restructuration des entreprises nationales et sociétés publiques régionales.

En 1981, la création de l'agence nationale d'aménagement du territoire (ANAT) chargée de l'élaboration des études de SNAT, SRAT, PAW. Ainsi que la stipulation de la loi 87-03 en 1987, relative à l'aménagement du territoire, définissant les grands axes d'aménagement du territoire tant au niveau national que régional tels que le SNAT, SRAT, PAW et PAC.

Après le retrait progressif de l'état de la production du logement (à la fin des années 80), au profit du lotissement individuel et de la promotion immobilière privée. La crise économique ne fait qu'accélérer ce mouvement, et les événements d'octobre 1988 (la chute des prix de pétrole) a permit le passage du système socialiste vers l'économie libérale.

1.3.3. La décennie des années 1990 : le déclin de la politique d'aménagement du territoire face à deux crises, économique et sécuritaire malgré les réformes urbaines et l'apparition des PDAU et POS

C'est à partir de 1989 et 1990, que l'aménagement du territoire a été enclenché, suite à la crise économique et sociale qui a dévasté le pays à cause de la chute vertigineuse des recettes pétrolières. L'état s'est désengagé de plusieurs projets programmés et s'est retrouvé occupé de la situation sécuritaire du pays.

C'est durant cette période que la loi 87-03 n'a pu atteindre son objectif et ne fournissait aucune référence pour la planification spatiale. L'Algérie a enregistré un retour au phénomène de concentration démographique sur la bande littorale au détriment des zones intérieures, suite à un exode rural important. Donc pour faire face a ce phénomène, le ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire à été créé en publiant un dossier officiel appelé « l'Algérie de demain » visant à équilibrer le territoire nationale, a travers la structuration et le développement des hauts plateaux et des zones steppiques en vu de fixer la population dans ces zones (politique de ville nouvelle ex : ville nouvelle de Bougzoul ,).

En 1990, la promulgation de plusieurs lois qui ont une relation directe avec la planification et la gestion urbaine telle que :

¹ Cf. La recherche urbaine en Algérie : un état de la question, Pratiques urbaines n° 14, Groupement de recherche INTERURBA (CNRS/Paris) et URBAMA (université de Tours), juillet 1994.

- La loi 90-25 du 18 novembre 1990 portant orientation foncière, mise en œuvre des dispositions des réserves foncières, et garantir le droit de propriété et l'indemnisation juste et équitable en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

- La loi 90-29 du 1^{er} décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme, met en place des instruments tel que le PDAU qui a pour objectif, la gestion du territoire communal où intercommunal et le POS en tant qu'instrument de prescription des droits à construire.

Ainsi ces nouveaux plans sont obstrués, pendant leurs créations du fait que les conditions d'insécurité qui caractérisent les années 1990, ont bloqué les actions de suivie ou de contrôle de l'extension urbaine.

1.3.4. La décennie des années 2000 : une nouvelle politique d'aménagement du territoire dans le cadre de développement durable

La décennie 2000, s'ouvre sur la perspective de développement durable comme outil d'accéder à la mondialisation et pour poursuivre la tendance mondiale. Il s'agit de la loi 01-20 du 12-12-2001 relatives à l'aménagement et au développement durable du territoire. Elle détermine pour une deuxième fois, après la loi 03-87, les objectifs d'équilibres régionaux à travers les outils d'aménagement du territoire qui sont le SNAT, SRAT, PAW. mais dans une optique de développement durable, qui a comme finalité la protection du territoire et des populations contre les risques liés aux aléas naturels et technologiques, et avoir une bonne gestion de l'espace qui permet de prendre les décisions à travers des concertations pluridisciplinaires en coopération avec la population locale (les associations de quartiers,...). Cette loi a permis dans le cadre de l'élaboration du SNAT, la promulgation de nouveaux outils d'aménagement telle que : SCU, SDAAM, les régions programmes.

De ce fait, la planification urbaine était fragilisée autant par les politiques d'industrialisation du pays, suivies par la décennie d'insécurité du pays. Donc ce n'est qu'au début de la troisième millénaire que l'Algérie a pu reprendre la parole en matière de la gestion urbaine, mais après la procréation d'une dégradation totale dans tous les secteurs.

1.4. Evaluation de l'application des politiques urbaines sur terrain

Il est à signaler que les premières mesures prises dès 1969 ont visé la résorption des disparités régionales par les plans «spéciaux de développement ». Cette politique qui se poursuit par les plans de Constantine-Nord et d'Annaba-Sud, amenait à penser le concept d'aménagement du territoire.

(L'investissement social a porté essentiellement sur l'école primaire jusqu'en 1966, avec pour principe «une seule école» et sur le secondaire à partir du triennal à partir de 1970, cette politique sociale a intégré la santé de manière systématique avec un hôpital par Daïra). Parallèlement, l'édification de l'appareil d'état joue sur l'ensemble du territoire et un ensemble de programmes administratifs.

L'ensemble de ces mesures a amené le ministère des travaux publics, responsable de l'urbanisme à décider de l'élaboration de plans d'urbanisme pour une centaine d'agglomérations urbaines. Cette politique de plans d'urbanisme, pour lesquels 10 millions de DA ont été débloqués, ne portera pas tous les fruits prévus.

Le foncier est mal connu et aucune prise réelle sur la réalité n'est possible. En fait, ils servent, aux commissions de choix de terrains, à localiser les investissements d'état sur budget central ou sur budget

local. A noter que ce budget est très fragmenté (PEL. : programmes d'équipements locaux, DKR : dépenses d'équipement rural, DEC : dépenses d'équipement communal, DIL : dépenses d'intérêt local, etc..., opérations sur ressources propres), et le nombre d'intervenants parfois considérable (il peut aller jusqu'à 80). Face à cette situation, trois mesures essentielles sont prises, elles auront effet à partir de 1974 :

- Définition d'une politique d'aménagement du territoire.
- Mise en place d'exécutifs régionaux et regroupement des crédits locaux sous tutelle du Wali (Préfet) devenu ordonnateur primaire.
- Établissement de plans communaux

Ceci étant donné que:

- Ce n'est qu'aux environs de 1980 que l'espace algérien pourra se formuler d'une façon proprement algérienne.
- La pression démographique, la dépression agricole, la faiblesse du taux d'activité ont été des facteurs de pressions diverses, surtout avec le découpage administratif de 1974 (la promotion de nombreuses villes au rang de chef lieu de wilaya) ou la prolifération de l'exode rural et des habitats précaires à la périphérie des villes ou sont installés les zones industrielle, les ports, et les services divers .

Alors, entre urbanisation et désurbanisation, l'organisation urbaine et les villes étant la projection de l'univers des «politiques» chaque fois plus élargi. Les orientations des plans de planification urbaine notamment, le PDAU et le POS sont mal réalisées sur le terrain. Souvent, la prolifération des constructions illicites en villes, est considérée comme contrainte de l'extension urbaine prévue par ces plans, et prouve son échec en matière d'orienter la production de l'espace urbain.

La politique d'orientation de la ville de 2006, a été affaiblie, vu que le ministère de la ville qui est responsable de la mise en œuvre de cette politique a été suspendu.

Cette politique s'est adoptée pour soutenir la prise en charge de la ville durable et de la bonne gouvernance de l'espace urbain, mais malheureusement, ces directives ont été éparpillées avec l'élimination du ministère de la ville.

1.5. La problématique du foncier accentue le phénomène des extensions urbaines démesurées

La planification constitue un élément essentiel dans tous les domaines, notamment celle de l'urbanisation qui doit constituer plusieurs programmes pour orienter et encadrer les développements urbains et les extensions spatiales dans un contexte global.

Les extensions urbaines doivent servir à la protection, la préservation et le respect du foncier affecté aux projets programmés ou aux équipements publics et celui réservé à la préservation du littoral et au tourisme.

Il est à noter que l'Algérie a connu plusieurs politiques de planification et modalités de gestion urbaine, donc cela ne peut être se dérouler sans la présence d'une politique foncière adéquate urbain notamment avec les utilisations irrationnelles des terrains au profit des zones industrielles et des habitats illicites. Donc en Algérie la politique du foncier depuis l'indépendance s'est évoluée et transformée en plusieurs périodes.

En plus, aucune politique d'urbanisation ne peut se développer sans une politique foncière cohérente qui prenne en compte les rapports entre propriété privée et propriété publique, la liberté des transactions et les politiques publiques à l'égard de la question foncière (Nemouchi. H. 2005).

➤ De 1962 à 1980

L'ordonnance 62/20 du 24 août 1962, relative à la protection et la gestion des biens vacants et le décret de mars 1963, pour régulariser les biens abandonnés par les colons, déclarés "vacants", de ce fait, le domaine agricole est autogérés par les collectivités des paysans.

En 1965, le secteur agricole autogéré s'étendait sur 2 302 280 hectares, occupés auparavant par les colons. L'Ordonnance 66/182 du 06 mai 1966 à dévolu, à l'état, la propriété des biens déclarés initialement vacants. L'état en devient donc le seul propriétaire.

Toujours dans l'optique de mise en place d'un système socialiste, l'ordonnance 71-73 du 8 novembre 1971, a instituée la révolution agraire dont le principe était «La terre pour celui qui travail en agriculture ».

Ce nouveau texte concernait la nationalisation des terres des propriétaires non exploitants ou absentéistes.

Il imposait, par ailleurs, des fourchettes, pour les grandes propriétés foncières agricoles.

La révolution agraire a touché 1 141 000 hectares distribués à 90 000 paysans. Le secteur autogéré comptait 2 302 280 hectares exploités par 170 000 paysans.

Ainsi l'état devenait propriétaire de deux types de terres agricoles:

- Les terres agricoles qui constituaient les domaines autogérés, à savoir celles qui ont été abandonnées par les colons.
- Les terres agricoles nationalisées dans le cadre de la révolution agraire, appartenant auparavant à des nationaux.

Pour le foncier urbain, l'ordonnance 74-26 du 20 février 1974, venue plus tard, a permis la constitution des réserves foncières communales destinées à servir d'assiette aux investissements de toute nature de l'état, des collectivités publiques et des collectivités locales (article 10 de l'ordonnance).

A l'instar de la révolution agraire, un fonds de réserves foncières communales a été crée pour mobiliser les terres urbanisables appartenant à des particuliers a travers l'expropriation, pour répondre aux besoins en logements et en équipements publics et cela sous forme des ZHUN et des lotissements notamment.

Dans ce contexte, la propriété privée était limitée par l'article 16 de la constitution algérienne de 1976 qui stipulait que « La propriété individuelle des biens à usage personnel ou familiale est garantie ... la propriété privée, non exploiteuse, telle que définie par la loi fait partie intégrante de la nouvelle organisation sociale ».

En conséquence, la sécurité d'acquisition des terrains, dépendait de la politique foncière de l'état.

➤ La décennie des années 1980

L'évolution du système politique en Algérie à partir des années 80 a engendré une évolution du statut juridique des biens immobiliers.

- Pour les terres à vocation agricole, la loi 83-18 du 13 août 1983, portant création de la propriété foncière agricole et la loi 87-19 du 8 décembre 1987 déterminant les modes d'exploitation des terres agricoles du domaine national et fixant les droits et obligations des producteurs.

- Pour les biens immobiliers bâtis, la loi 81-01 du 7 février 1981, portant cession des biens immobiliers à usage d'habitation, professionnel, commercial ou artisanal appartenant aux offices de promotion et gestion immobilière de l'état.

Ces lois permettaient l'accès à la propriété de ces biens par les particuliers.

➤ **De 1990 à 2003**

La loi 90-25 du 18 novembre 1990, qui a été un véritable tournant dans le domaine foncier en Algérie, portant orientation foncière, a fixé la nouvelle consistance technique et régime juridique du patrimoine foncier ainsi que les instruments d'intervention de l'état, des collectivités locales et des organismes publics. Cette loi annule les dispositions de l'ordonnance 74-26 du 20 février 1974 relative aux réserves foncières et vient en application de la constitution de 1989 qui « garantie le droit à la propriété privée et l'indemnisation juste, équitable et préalable en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique ».

Les dispositions de l'ordonnance 71-73 du 8 novembre 1971 portant « révolution agraire » sont à leur tour annulées par l'ordonnance 95-26 du 25 septembre 1995, complétant la loi d'orientation foncière, et les terres nationalisées sont restituées à leurs propriétaires d'origine.

Elle est désormais régie par les seules dispositions du code civil "La propriété foncière privée est obligatoirement établie par acte authentique, soumis aux règles de publicité foncière; dès lors, tout détenteur ou occupant d'un bien foncier ou de droit réel immobilier, doit nécessairement disposer d'un titre légal justifiant cette détention ou cette occupation" (extraits de la circulaire du 17 février 1991 portant application de la loi sur l'orientation foncière).

La constitution de 1996 qui érige l'économie de marché en mode de gestion économique, a maintenu la propriété privée, en son article 52, elle agit que "la propriété privée est garantie".

L'évolution des textes relatifs à la propriété foncière est caractérisée, au départ, par la propriété privée était limitée à la propriété individuelle à usage personnel ou familial, a travers la constitution de 1976 alors qu'elle maintient et encourage la propriété privée, a travers la constitution de 1989 et surtout celle de 1996.

➤ **De 2003 à nos jours**

Pendant cette période, la nouveauté était l'apparition du décret exécutif n° 03-313 du 16 septembre 2003 fixant les conditions et les modalités de reprise des terres agricoles du domaine national intégrées dans un secteur urbanisable qui dévoile la préservation des terrains agricoles situés dans les villes et facilite l'exploitation de ces terrains au profit des projets d'équipements de logement et de lotissement par les collectivités locales et les services d'urbanisme et de logement.

Autant, la loi n° 08-15 du 20 juillet 2008 fixant les règles de la mise en conformité des constructions et leur achèvement a été promulguée pour résoudre le problème des habitations non achevées, et pour obliger les habitants à construire selon les plans pour limiter les extensions urbaines anarchiques et les constructions non conformes aux plans d'architecture, mais l'application de cette loi révèle plus difficile, surtout que l'opération a été retardée et le délai de l'opération est de cinq (5) ans à partir de la promulgation de la loi (en 2013).

les modifications successives des lois de foncier et la prolifération des nouvelles lois prouvent, l'échec de leur application sur terrain et l'incompétence de l'état devant la consommation abusive du foncier urbain en contradiction avec les outils d'urbanisme et les prévisions de l'extension urbaine à court, moyen et long terme, vue l'extravagance et la surexploitation du foncier urbains.

De la loi des réserves foncières communales (terrain de propriété communal), elle n'a pas pu les réserver, vers la loi de l'orientation foncière, elle n'a pas arrivés à la maîtrise du foncier, la constitution de 1996 qui encourage la propriété privée et l'autogestion qui a entraîné des exploitations démesurées du foncier urbain, l'intégration des terrains agricoles situés au milieu urbain et l'espérance de mise en conformité des constructions après le désordre totale et difficile à cerner qu'a touché toute les villes.

1.6. La gestion urbaine locale face aux objectifs de la stratégie nationale de la préservation du littoral

1.6.1. Les instruments d'aménagement du territoire et d'urbanisme face à la préservation du littoral

1.6.1.1. Le SNAT 2025, stratégie de freinage de l'urbanisation du littoral

Le SNAT est l'acte par lequel l'état affiche ses grands projets d'envergure nationale.

Les directives prioritaires du SNAT¹ sont :

- la durabilité des ressources (la troisième action de la première ligne directrice du SNAT), à travers la protection et la valorisation des écosystèmes le littoral, la montagne, l'écosystème steppique, l'écosystème oasien, l'écosystème forestier, les aires protégées.

- le rééquilibrage du territoire. Cela nécessite notamment :

➤ **Le freinage de la littoralisation et l'équilibrage du littoral**

il constitue une question fondamentale, à l'effet de :

- maîtriser la croissance de la frange littorale en lui assurant un développement plus qualitatif

- rééquilibrer le Tell à travers une articulation renforcée entre le littoral, les piémonts, la montagne et le rétablissement des équilibres au sein du Tell entre zones urbaines, rurales et espaces naturels.

➤ **L'option des hauts plateaux**

Capables d'assurer leur développement et de décongestionner les régions du Nord, les Hauts – Plateaux constituent un contrepoids vis-à-vis des zones littorales et telliennes et assurent ainsi un rôle clé dans le rééquilibrage du territoire.

Cette action qui repose sur deux axes : rattraper les retards structurels des Hauts-Plateaux et conforter leur attractivité, est déjà engagée dans le cadre du plan de soutien à la croissance économique "2005 – 2009" et du programme complémentaire des wilayas des Hauts Plateaux, sera poursuivie.

¹. La mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) 2025, document de synthèse, 2008. p 5 et 6

➤ L'option de développement du Sud

Il s'agit de :

- créer les conditions de développement du Sud répondant aux spécificités du milieu désertique et aux besoins de ses habitants,
- structurer et articuler les territoires du Sud afin de les intégrer davantage aux dynamiques du territoire national.

1.6.1.2. Le SRAT de la région- programme Nord Est (Constantine - Mila - Béjaïa - Jijel - Annaba – Skikda - El Tarf)

Le SRAT généralement, précise en conformité avec le schéma national d'aménagement du territoire, les orientations et prescriptions spécifiques à chaque Région-Programme¹.

Il s'attache à mesurer le degré et les niveaux de complémentarité inter et intra-régionales, à vérifier la cohérence des implantations urbaines, des infrastructures et des équipements existants ou envisagés. Le développement du réseau des infrastructures socio-économiques, d'activités portuaire et aéroportuaire ainsi le réseau de villes pour un développement économique et social solidaire et organisé et un équilibre territorial en adéquation avec les pressions environnementales (eau, sol, écosystèmes).

Le SRAT de la Région- Programme Nord Est vise essentiellement à :

- La protection de l'environnement (patrimoine forestier, sauvegarde des sols, aires protégées et littoral, développer les systèmes d'évacuation des déchets solides, la réduction des risques et des pollutions industrielles, assainissement en zone urbaine, protection et gestion et développement des espaces verts).
- La lutte contre l'habitat spontané et la maîtrise foncière (aménagement foncier et maîtrise de l'espace urbain, résorption de l'habitat précaires dans les grandes agglomérations et une politique cohérente pour pallier aux urgences).
- L'amélioration des infrastructures de transport (le réseau routier régional, les infrastructures portuaire et aéroportuaire et les plates-formes logistiques), le développement du transport urbain collectif et la mise en valeur des centres-villes.
- la sauvegarde et valorisation du patrimoine naturel
- Développement touristique (création de stations touristiques intégrées et réhabilitation des zones existantes).

1.6.1.3. Le PAW (Plans d'Aménagement de Wilaya)

Les P.A.W sont à l'échelle de la wilaya et doivent être initiés par les wilayas dans le respect des dispositions du SNAT et des SRAT. Ce plan précise et valorise les prescriptions spécifiques à chaque territoire de wilaya.

¹. "Région programme d'aménagement et de développement" désigne le territoire constitué par plusieurs wilayas limitrophes et présentant des caractéristiques physiques et des vocations de développement similaires ou complémentaires

Quinze études de révision des PAW sont lancées dans le cadre du programme complémentaire des Hauts Plateaux, pour la diminution de la surcharge sur les zones littorales. Ce plan tient à concevoir :

- les atouts, vocations et problématiques spécifiques du territoire de wilaya.
- Les dispositions pour la préservation, l'utilisation rationnelle et la valorisation des ressources locales (eau, sol, savoir-faire, ...).
- La programmation et l'organisation des réseaux d'énergie, eau, communication et transport pour un service de qualité.
- les seuils d'urbanisation des agglomérations urbaines et rurales.

1.6.1.4. Le SDAAM (Schémas Directeurs d'Aménagement des Aires Métropolitaines)

C'est un appui pour pouvoir gérer les villes métropoles (Alger, Oran, Annaba et Constantine). Il détermine :

- Les orientations générales d'utilisation du sol ;
- La délimitation des zones agricoles, forestières et pastorales steppiques ainsi que les zones à protéger et les aires de loisirs ;
- La localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements structurants
- Les orientations générales de protection et de valorisation de l'environnement ;
- La localisation des extensions urbaines, des activités industrielles et touristiques, ainsi que les sites des agglomérations nouvelles.
- Créer une culture commune de planification de l'espace au delà des limites administratives du territoire et d'asseoir les bases d'un projet de territoire à partir de l'aire métropolitaine.

1.6.1.5. Le SDAL (Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral)

Il est commandé par la loi n°02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.

Donc les principaux objectifs du SDAL sont les suivants :

- Orienter l'extension des centres urbains existants vers les zones éloignées du littoral.
- Œuvrer pour le transfert vers des sites appropriés les installations industrielles existantes et dont l'activité présente des dommages pour l'environnement.
- Maîtriser l'urbanisation.
- Assurer l'équilibre de l'écosystème littoral par la protection de la biodiversité marine et terrestre.
- Réduire, voire éliminer à terme les pollutions.
- Prévenir le recul du trait de côte et l'érosion des bassins versants côtiers.

Dans ce cadre, des plans d'aménagement côtiers (PAC) sont établis pour toutes les communes littorales.

1.6.1.6. Le PDAU et les POS à l'échelle de la ville

Les plans d'urbanisme à l'échelle de la ville sont le PDAU et le POS décrétés par la loi 90-25 du 1 décembre 1990 relative à l'urbanisme et l'aménagement du territoire complété et modifié par la loi 04-05 du 14 Aout 2004. Ainsi par les décrets exécutifs (n° 911- 70, 911- 77, et 911 -79) du 8 mai 1991.

➤ **Le PDAU** (Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme)

Le PDAU est un instrument de planification et de gestion urbaine qui, en divisant son territoire (commune ou groupe de communes) en secteurs urbanisés, à urbaniser (à court et moyen terme ou bien à un horizon de dix 10 ans), d'urbanisation future (à un horizon de vingt 20 ans) et non urbanisables (zones protégées pour leur potentialités économiques, ou bien zone classée à risque)

Il est à signaler que la révision porte sur des modifications et des changements ayant pour conséquence la correction du règlement ou du périmètre initialement approuvé, La révision ne peut également être envisagée que si les secteurs d'urbanisation sont en voie de saturation.

La révision du nouveau plan doit être approuvée dans les mêmes formes que celles relatives à l'élaboration et l'approbation du plan initial.

➤ **Le POS** (plan d'occupation des sols)

C'est un instrument issu des orientations et prescriptions du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme « PDAU ». Il définit les droits d'usage des sols et de construction à la parcelle.

Les objectifs du POS :

Il précise la forme urbaine et les droits de construction et d'usage des sols, la nature et l'importance de la construction, les règles relatives à l'aspect extérieur des constructions, les espaces publics, les installations d'intérêt général, les voiries et les réseaux divers, les servitudes, ainsi les zones, sites et monuments historiques, et les terres agricoles à protéger.

Ce plan se présente comme le principal instrument adapté à la maîtrise de l'organisation de l'espace urbain et des conditions de production du cadre bâti, et a pour effet de conférer une réelle maîtrise des sols aux collectivités locales, pour permettre :

- Une consommation rationnelle des terrains à bâtir
- la protection des terres agricoles à grand rendement.
- La conservation des milieux et sites naturels, la préservation des paysages et la sauvegarde des patrimoines historiques et architecturaux.

Il est à signaler que la majorité de des servitudes ne sont pas respectés (notamment les servitudes de protection du littoral qui ont un but urbanistique et écologique), a cause des extensions urbaines anarchiques et des bidonvilles, dominé par une politique de laisser-faire alimenté par le silence, la défaillance et l'incapacité de l'état à répondre aux besoins des habitants de plus en plus croissantes en matière de logements et d'équipements publics.

1.6.2. La nécessité d'une concertation entre les différents acteurs et la société civile pour une gestion urbaine durable

La concertation entre les différents acteurs et la société est garantie par la loi depuis 1990.

Selon la loi 29/90, les collectivités locales doivent définir leur politique urbaine et foncière locale à travers les PDAU.

En effet, le PDAU et le POS sont des instruments que chaque commune doit les mettre en œuvre. Ils sont établis à l'initiative et sous la responsabilité du président de l'APC.

Ces plans sont élaborés à l'initiative et sous la responsabilité de ou des P/APC concernées, puis soumis à enquête publique (45 jours pour le PDAU et 60 jours pour le POS) et éventuellement modifiés avant leur approbation définitive. C'est cette approbation qui leur donne valeur réglementaire.

La participation des différents acteurs est garantie par la loi "les procédures d'élaboration des instruments d'aménagement et d'urbanisme garantissent une effective concertation entre les intervenants y compris les représentants des usagers".

Ces plans se situent dans un système intégré et hiérarchique d'instrument d'aménagement du territoire du niveau national jusqu'au niveau de la ville et du quartier. Cela concerne respectivement en amont le SNAT, le SRAT, le PAW, et en aval le PDAU et le POS.

Le PDAU, doit ainsi intégrer les principes et les objectifs de la stratégie nationale telle que celle du freinage de l'urbanisation du littoral et du développement du tourisme.

Le POS quant à lui est établi dans le respect du PDAU, ce qui implique qu'un POS ne peut être établi en l'absence d'un PDAU réglementairement approuvé.

Il est à noter qu'une grande partie des habitants ne participe pas à l'élaboration des instruments d'urbanisme ni à la gestion urbaine par ce qu'ils ne sont pas sensibilisés sur l'importance de leur participation pour garantir une gestion conforme à leurs besoins et leurs inspirations.

Autant, les périodes de l'affichage de ces plans aux niveaux des communes concernées ne sont pas largement publiées à travers les outils de communication les plus utilisés tel que l'internet, la radio, la télévision, le téléphone portable, etc, pour permettre la concertation et la participation de la population locale.

1.6.3. L'incapacité des plans d'urbanisme de concrétiser les objectifs nationaux à l'échelle de la ville

Ces plans sont des outils de la gestion urbaine, qui orientent l'extension urbaine de la commune dans le temps et l'espace.

Sur le plan juridique, aucun usage du sol ou construction ne peut se faire en contradiction avec les orientations du PDAU. En l'absence de cet outil la gestion devient aléatoire et non maîtrisée. Le PDAU doit suivre les recommandations du SNAT et du SRAT comme celles du PAW.

Il doit réaliser des plannings, déterminer les POS et introduire la notion du temps à ses objectifs. Chaque commune doit être couverte par un PDAU dont le projet est établi à l'initiative et sous la responsabilité du président de l'assemblée populaire communale. (selon l'article 24 de la loi 90-29 du 1^{er} décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme).

En effet, le rôle du PDAU est de préserver les potentialités de la ville future, pour permettre aux gestionnaires urbains d'appliquer des mesures **pour ne pas permettre une urbanisation anarchique**, et pour satisfaire les besoins des populations actuelles sans compromettre celle de la population future, en

garantissant la durabilité dans tous les domaines (habitation, scolarisation, santé, emploi, loisir, commerce, industrie, tourisme,...).

C'est l'efficacité de la planification urbaine qui semble actuellement remise en question, et plus précisément les instruments d'urbanisme, qui à travers les vingt dernières années d'expérience ont prouvé leurs limites et inefficacités. Aujourd'hui, nos villes se trouvent confrontées au phénomène de la mondialisation et au nouveau concept de la gouvernance urbaine qui est considéré le pilier de base du développement urbain durable qui prend en démarche trois interférences primordiales présentés par un plan social, économique et environnemental.

A ce jour, les instruments d'urbanisme présentés par les deux outils qui sont le PDAU et le POS prouvent un ensemble de démarche non aboutissant de l'hierarchie des plans ne tient pas compte dans l'aménagement de l'espace des autres plans régionaux lié à plusieurs facteurs et contraintes au niveau locale, tel que l'indisponibilité du foncier urbain.

Le PDAU cherche à trouver les terrains pour l'urbanisation future, impose les règlements et les programmes d'occupation de l'espace, et donc produit une offre territoriale et sectorielle. Parmi ces déficiences : c'est qu'il ne cherche pas à vérifier d'abord ce qui est réellement possible à faire dans le domaine socioculturel et économique dans le respect des capacités de charge territoriale et environnementale afin de répondre à la demande. Il prête une grande importance à l'étude socio-démo-économique du territoire concerné, afin de pouvoir mieux cerner les perspectives de développement quantitatif, ainsi que qualitatif pour chaque phénomène, un travail de concertation se fait avec les collectivités locales de la commune étudié ainsi qu'avec les différents acteurs de la ville qui ont un mot à dire sur le développement économique et urbain.

Tous ce temps écoulé en quelques mois résultent à une quantification de surface pour l'urbanisation future et orientation de l'urbanisme sur des terrains vierges, favorisant l'étalement du tissu urbain existant en premier lieu, qui sera traité dans un périmètre de référence exprimé en POS. En deuxième lieu, le PDAU s'intéressera sur les opérations de densification et restructuration qui constituent actuellement les sujets d'actualité en urbanisme contemporain qui favorise la compacité de l'entité urbaine au détriment de son étalement. Aussi le PDAU autant qu'instrument d'urbanisme n'introduise pas les éléments nécessaires pour provoquer une compétitivité intercommunale qui agira sur le développement économique, sociale et urbain de la région.

Le POS est devenu un processus important dans la gestion urbaine dans notre pays apparu après les réformes des années 90, il constitue un second souffle d'aménagement et de développement urbain après les plans directeurs d'aménagement et d'urbanisme. C'est un document juridique ayant force réglementaire et opposable au tiers. Actuellement les POS ont l'objet d'une remise en question. On s'interroge à leurs propos, sur plusieurs points : leur pertinence pour des tissu en mutation, leur aspects figé, leur rôle réducteur (s'ils ne visent que les droits à construire attachés au droit de propriété), leur inadéquation au contexte actuel.

Les POS prouvent les contradictions, les incohérences de l'espace urbain, et l'absence de complémentarité avec les orientations du PDAU. Ces contraintes se manifestent par un enchevêtrement et une confusion complexe dans leurs prérogatives. Le grand décalage et le passage brutal d'une échelle d'aménagement 1/10000 (très petite) pour orienter l'organisation et l'aménagement, à une échelle

d'urbanisme de détail de l'ordre 1/500, en est en partie responsable. Aussi le retard induit dans la procédure d'approbation au niveau de certaines APC devient parfois une limite et une entrave à la production de cet instrument.

Le manque des moyens financiers des collectivités locales, ainsi que la non qualification suffisante des compétences nécessaires des services techniques responsable du suivi, du contrôle et d'évaluation de ces instruments d'urbanisme, ne permet pas la maîtrise de la bonne gestion urbaine et l'implication d'un intéressement objectif fondé sur la réussite du projet urbain.

Le PDAU et le POS sont des produits finis, une fois adoptés. Tout ce qui reste à faire, c'est de les mettre en œuvre scrupuleusement, vaille que vaille. Or, nous avons vu que la réalité refuse souvent de se couler dans le moule de leurs directives. C'est pourquoi le projet urbain, conscient de ses éventuelles faiblesses, met en place un système de monitoring des effets des aménagements sur la sphère sociale, économique et environnementale de l'écosystème urbain, afin de pouvoir réagir à temps et corriger les orientations.

Dans ce contexte de changement, et à travers ces nouvelles visions, le débat national sur la politique de la ville et sa concrétisation a conduit aux changements des méthodes, à des expérimentations diverses, à l'émergence d'un nouveau cadre institutionnel et de gestion urbaine, à des approches innovantes, empiriques, stratégiques et macroscopiques à long terme et il se focalise progressivement sur la mise en place d'une stratégie globale de développement des villes conformément aux objectifs et aux principes de la loi d'orientation de la ville, aux orientations des instruments du développement territorial (SNAT et SRAT), et aux objectifs de développement durable.

1.6.4. Situation critique de l'urbanisme en Algérie

Le manque d'aménagement touristique des zones d'expansion touristiques « ZET » - qui peut offrir des ressources renouvelable et des revenus importants pour l'Algérie qui se prépare à la période de l'après pétrole- ainsi le désagréable paysage urbain de nos villes touristiques et de sa façade maritime (water-front) caractérisée souvent par les ports, les unités industrielles et les habitations souvent illicites longeant les plages,.. cela concrétise la défaillance de la gestion urbaine. En plus, cette situation est aggravée par le laisser faire des services de l'urbanisme et les collectivités locales, à travers la réalisation d'un nombre élevé des constructions sans permis de construire sans aucune réaction sérieuse et efficace de la part des gestionnaires de la ville, et de la commission de choix de terrain de la wilaya qui aggrave cette situation à travers le choix des terrains pour la réalisation des projets divers sans prendre en considération les orientation des PDAU et POS, mais par discision individuelle du wali ou sans secrétaire générale à la présence figurante des représentant de chaque direction.

Malheureusement que la révision des instruments d'urbanisme se fait avant ou en absence des révisions des instruments de planification territoriale, ainsi la révision des plans d'occupation des soles se fait en l'absence de celle des plan directeur d'aménagement et d'urbanisme ou en parallèle. De ce fait, leurs orientations représentent des opérations ponctuelles qui ne tiennent pas compte de la hiérarchisation territoriale et urbaine.

Même ci les orientations des différents plans de planification urbaine sont souvent négligées par les acteurs concernés par la gestion de la ville eux même, sans parler des promoteurs immobiliers et des

entreprises de bâtiment et de travaux publics, à cause de l'absence d'un contrôle rigoureux par les agents de suivie des projets qui sont souvent complices contre un pourcentage d'intérêt. En effet tous les projets de construction ne sont pas conforme a celles dessinés au plans par des ingénieurs spatialisés.

Ainsi les plus part des ingénieurs ne cassent pas trop la tête à la création de nouvelles conceptions architecturales et urbanistiques propre a tel ou tel région, ils négligent souvent l'aspect climatique, et la sociologie urbaine propre à chaque région.

Quelques architectes font de l'espionnage a travers les actions de copiage des plans d'une wilaya à une autre, d'une ville a l'autre et d'un pays a un autre sans mettre en considération les propriétés de tel ou tel région, sans être sanctionnés ou orientés par les mettre d'ouvrage et dans la plus part du temps, il ont été encouragée de fait qu'ils ont encouru la modernisation et le développement technologique, mais sur terrains la réalisation s'était évidemment différente et défiguré par ce que elles s'est exécutée par des entreprise qui non pas les moyens (main d'œuvre n'est pas qualifiée, et matériel anciens et non capable a réaliser et a figurer des projets de tel poids et d'envergure locale, nationale, et internationale)

Il semble évident aujourd'hui que la connaissance préalable du marché est nécessaire au lancement d'un produit. La connaissance des environnements économique, sociologique et politique doit représenter l'abc du travail d'un gestionnaire du secteur privé ou du secteur public.

Vu les ressource budgétaire basés sur les prix balançoires du pétrole, et les changements politiques, ainsi sociologique, vu le développement des outils de l'information, de la communication (internet, téléphone portable,...), les droit étendus et développés de la femme dans la société tous ces changements n'ont pas été pris en considération dans les instruments d'urbanisme de point de vu programmation, surtout que les normes sont antérieure (l'utilisation de l'ancienne grille d'équipement), sauf en matière du sport et de santé.

1.6.5. Quelques cas qui justifient la situation grave de l'urbanisme algérien

1.6.5.1. Le séisme de 2003 et l'amendement de la loi 90-29 relative à l'aménagement et l'urbanisme

Le séisme du 21 Mai 2003, de par les dégâts qu'il a causé aux constructions de la région Algéroise, a rendu nécessaire l'adaptation des dispositions en matière d'urbanisme et de construction pour prendre en charge de manière préventive et rigoureuse les risques naturels et/ou technologiques.

Les amendements introduits dans la nouvelle législation concernent principalement :

- L'obligation de la délimitation des zones soumises aux aléas naturels et/ou technologiques par les instruments d'urbanisme;
- L'élaboration conjointe des dossiers des permis de construire par l'architecte et l'ingénieur agréé pour tout projet de construction quel que soit son lieu d'implantation.
- La mise en place d'un dispositif coercitif de contrôle de la construction en restaurant l'autorité administrative en matière de démolition des constructions érigées sans permis de construire.
- Le recours à la décision de justice est prévu en cas de non conformité des travaux réalisés en référence aux prescriptions dupermis délivré.

Face au séisme de 2003 le gouvernement algérien a pris en charge la politique de limitation de la vulnérabilité des séismes et des risques majeur a travers la loi 04-20 du 25 décembre 2004 relative à la prévention des risques majeurs et à la gestion des catastrophes.

1.6.5.2. Difficultés de l'application de la loi 06-06 de l'orientation de la ville

Cette loi a vise à dériver la politique de l'aménagement du territoire vers le développement durable.

Selon cette loi, la ville doit s'organiser a travers :

- la coordination et la concertation: dont les différents secteurs et acteurs concernés œuvrent ensemble pour la réalisation d'une politique de la ville organisée de manière cohérente et optimale, à partir des choix arrêtés par l'état et des arbitrages communs.
- la déconcentration et la décentralisation: pour que les missions et les attributions sectorielles doivent être confiées aux représentants de l'état notamment les collectivités locales.
- la gestion de proximité destinés à associer directement ou par le biais du mouvement associatif, le citoyen à la gestion des programmes et actions concernant son cadre de vie et d'en apprécier et évaluer les effets engendrés.
- le développement humain et l'équité sociale.
- le développement durable pour satisfaire les besoins actuels, sans compromettre les besoins des générations futures.
- La bonne gouvernance: selon laquelle l'administration est à l'écoute du citoyen et agit dans l'intérêt général dans un cadre transparent.
- l'information: pour que les citoyens seront informés, de manière permanente, sur la situation de leur ville, sur son évolution et sur ses perspectives.
- la préservation: pour que le patrimoine matériel et immatériel de la ville doit être sauvegardé, préservé, protégé et valorisé.

Cependant, le ministère de la ville a été abolit dans les deux années suivantes, ce qui retarde et arrête l'application de cette loi et mis en attente les procédures pour atteindre les objectifs, les modalités et les organismes prévus par cette loi.

La rénovation urbaine à travers les plan d'amélioration urbaine des zones urbaines existantes initiés par la loi 06-06 pour résoudre quelques problèmes de quartiers, ces opération dans le cadre du développement durable et de la loi 06-06 d'orientation de la ville pour améliorer le cadre de vie des habitants (espaces de jeux, terrains matico, éclairage publics, espaces verts, rénovations des réseaux d'assainissement et d'AEP....etc). Ainsi la rénovation des trottoirs, des voiries pour améliorer l'image de nos villes et réformer l'état des espaces extérieur des ZHUN et des grands ensembles.

1.6.5.3 La loi n° 15- 08 de la mise en conformité des constructions, intention ambitieuse

La présente loi a pour objet de fixer les règles de mise en conformité des constructions et de leur achèvement. Elle a pour objectifs notamment de:

- mettre un terme à l'état de non achèvement des constructions

-
- mettre en conformité les constructions réalisées ou en cours de réalisation
 - promouvoir un cadre bâti esthétique et harmonieusement aménagé ;
 - disposer des mesures pénibles en matière de non-respect des délais de construction et des règles d'urbanisme.

L'achèvement de la construction est la réalisation complète de l'ossature, des façades, des viabilités et des aménagements annexes, et la mise en conformité : désigne l'acte administratif par lequel est régularisée toute construction achevée ou non achevée au regard de la législation et de la réglementation relative à l'occupation des sols et aux règles d'urbanisme.

Cette loi interdit :

- l'édification de toute construction dans un lotissement sans permis de lotir, et un certificat de viabilité et d'aménagement, délivré par le président de l'assemblée populaire communale attestant leur achèvement, doit accompagner le dossier de demande de permis de construire. Ainsi, les propriétaires de parcelles situées dans le lotissement dont les travaux sont achevés, sont tenus de réaliser leurs constructions dans les délais fixés par le permis de construire.
- de procéder à l'édification de toute construction, quelle que soit sa vocation sans l'obtention préalable d'un permis de construire délivré par l'autorité compétente dans les délais fixés par la loi. Le permis de construire est périmé si la construction n'a pas été entamée dans un délai d'un an à compter de la date de sa délivrance.
- d'occuper ou d'exploiter toute construction qu'après obtention du certificat de conformité délivré dans le respect des dispositions de la loi n° 90-29 du 1er décembre 1990, modifiée et complétée, et ses textes d'application, et tout propriétaire ou maître d'ouvrage d'une construction ne peut l'occuper ou la mettre en exploitation qu'après achèvement des travaux.

En effet, si cette loi sera appliquée concrètement, l'urbanisme en Algérie va prendre un autre sens de développement, en devra atteindre le développement durable, la maîtrise du foncier urbain, l'amélioration de l'aspect architecturale, urbain et l'image de nos villes ainsi on va réorienter les extensions urbaines loin des zones agricoles et touristiques et préserver le littoral.

Malheureusement, cette loi a un délai de cinq ans pour la mise en conformité des constructions existantes, mais le début des inscriptions des propriétaires des constructions concernées était à la fin de 2010, et selon les collectivités locales, le traitement des dossiers pour la mise en conformité ou pour avoir un certificat d'achèvement des constructions passent par la même procédure d'élaboration du permis de construire (consultation des différentes directions tel que la direction du tourisme, de l'environnement,...etc) et passe par la commission de daïra qui va prendre la décision finale et détourner le dossier à l'APC concerné pour compléter les procédures nécessaires.

En plus, le manque des moyens matériels et humains est considéré comme une contrainte qui rend difficile l'achèvement de cette opération dans les délais soulignés par la loi, ajoutant les difficultés du travail sur terrain : alors l'application de cette loi selon eux va prendre un parcours pareil de celui de l'application des dispositions des PDAU et des POS sur terrains.

1.6.6. Les services du tourisme et de l'environnement, nouveaux acteurs de la planification urbaine.

Selon l'article 8 du décret exécutif n° 91-178 du 28 mai 1991 fixant les procédures d'élaboration et d'approbation des plans d'occupation des sols ainsi que le contenu des documents y affèrent :

Les présidents des assemblées populaires communales prennent un arrêté précisant la

Liste des administrations publiques, organisme et services publics et association ayants demandé à être consultés sur le projet du plan d'occupation des sols.

Donc doivent être obligatoirement consultés :

- Les administrations publiques a travers ses services chargés au niveau de la wilaya de l'urbanisme, l'agriculture, la régulation économique, l'hydraulique, travaux publics, transports, monuments et sites, postes de télécommunications

- Les organismes et services publics, chargés au niveau local de la distribution d'énergie, transports, distribution de l'eau.

➤ Un affichage obligatoire pendant un mois doit être effectué aux sièges des l'assemblées populaire concernée et notifiés aux administrations publics, organismes et services publics, associations, services de l'état concernés.

En 2005, l'apparition du décret exécutif n°05-318 du 10 septembre 2005 modifiant et complétant le décret exécutif n° 91-178 du 28 mai 1991, et sont additionnées -comme intervenants- les administrations publiques à travers ses services chargés au niveau de la wilaya de :

- L'environnement
- L'aménagement du territoire
- Tourisme

Selon l'article 4, le POS prend en charge l'ensemble des prescriptions éditées par :

- La loi 02-02 du 5 février 2002 relative a la valorisation du littorale ;
- La loi 04-20 du 25 décembre 2004 relative aux risques urbains.

Ces pour cette raison que tous les instruments d'urbanisme des villes littorales ont été révisées.

Depuis 1991, ce n'est qu'en 2005 (presque 15 ans plus tard) que l'état a intégré la direction de l'environnement, du tourisme, et la DPAT officiellement dans le processus de la planification urbaine, et cela signifie que l'environnement et le tourisme ont été des domaines indépendants de l'urbanisme avant 2005. Donc, pour réussir la stratégie nationale de l'aménagement durable du territoire de 2001, l'état a intégrés les deux domaines précités dans le jeu, cela indique l'échec dans la préservation de l'environnement et des zones touristiques littorales contre l'urbanisation, pour cette raison l'état a favorisé leurs participations à la planification et à la gestion urbaine.

2. La préservation du littoral en Algérie

2.1. Le développement d'un cadre législatif sur la protection de l'environnement et notamment du littoral en Algérie

L'intérêt accordé à la problématique de l'environnement et du développement durable en Algérie est très récent et assez limité aussi bien au niveau des autorités, des responsables industriels, que des larges couches de la population même si la première loi relative à l'environnement date de 1983¹.

Actuellement on assiste à une prise de conscience de la part des pouvoirs publics : les thèmes « environnement, aménagement du territoire et développement durable » sont au cœur des débats. Une des principales mesures prises dans ce cadre est la promulgation de textes de lois, parmi lesquels on peut citer :

- la loi 01-20 du 12-12-2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire,
- la loi 03-10 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, promulguée le 19-07-2003,
- la loi 02-02 relative à la protection et à la valorisation du littoral promulguée en février 2002,
- la loi 04-20 du 25 décembre 2004 relative à la prévention des risques majeurs et à la gestion des catastrophes.

Le littoral Algérien a été particulièrement convoité, depuis longtemps. Sa position géographique et son ouverture sur la méditerranée ont favorisé l'implantation des établissements humains et des activités. Cette tendance a été renforcée pendant l'occupation française. Après l'indépendance cette pratique s'est continuée à travers d'importants investissements industriels, rendant cette partie du territoire encore plus attractive.

Le désir de maîtriser la gestion des espaces littoraux en Algérie est récent, la loi 90-29 du 1^{er} décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme est le premier texte ayant défini en « dispositions particulières à certaines parties du territoire » l'espace littoral.

En outre « toute construction sur une bande de terre de 100 mètres de largeur à partir du rivage est frappée de servitude de non aedificandi, toutefois sont autorisées sur cette bande les constructions nécessitant la proximité immédiate de l'eau»².

Cependant, la loi 02-02 spécifique au littoral n'a été promulguée qu'en février 2002. Ceci constitue un progrès certain dans la mise en place des conditions nécessaires au développement durable de cette partie stratégique du territoire national.

En plus, si les zones côtières concentrent de nombreuses ressources et opportunités, elles sont aussi exposées aux pollutions, nuisances et autres dégradations de l'environnement, résultant de la concentration de la population du développement des activités économiques (une concentration des activités industrielles

¹ Loi n°83-03 du 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement

² Article 45 de la loi 90-29

pas moins de 5 242 unités industrielles y sont implantées soit 51% du parc national. MATE, 2000) dans cette partie étroite du territoire.

Tant, La population est caractérisée par une répartition déséquilibrée sur le territoire national. Environ les deux tiers de la population algérienne sont concentrés sur le littoral qui représente 4% du territoire seulement, tandis que 8% de la population sont dispersés à travers le Sahara qui s'étend sur 87% du territoire national.

En 1998 la population des wilayas littorales a été estimée à 12 564 151 habitants soit 43% de la population nationale. Outre la forte concentration de la population permanente, le littoral algérien constitue la destination privilégiée d'une population supplémentaire d'estivants¹.

Cette forte concentration démographique a entraîné une urbanisation démesurée. Le taux d'urbanisation est passé de 26 % en 1962 à 59,4% en 1998.

2.2. Explication de la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral

Cette loi a pour objet l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique nationale spécifique d'aménagement et de protection du littoral.

Le littoral, au sens de l'article 7, fait l'objet de dispositions générales. Il comprend une zone spécifique qui fait l'objet de dispositions particulières de protection et de valorisation, dénommée zone côtière (art 08), constituée par le rivage naturel, les îles et les îlots, les eaux intérieures maritimes, le sol et le sous-sol de la mer territoriale. La zone côtière comprend donc une zone terrestre et une zone maritime (la mer territoriale).

La loi 02-02 délimite trois bandes dans le littoral tel que défini à l'article 7 dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation :

➤ **Bande 1 (Distance de recule des constructions de 100 à 300 mètre)**

Il s'agit de la bande inconstructible des 100 mètres, instaurée par la loi 90-29, dont la largeur peut atteindre 300 mètres à partir du rivage pour des motifs liés au caractère sensible du milieu côtier. Cette bande inclut le rivage naturel dans lequel sont interdits la circulation et le stationnement des véhicules (sauf les véhicules de service, de sécurité, de secours, d'entretien ou de nettoyage des plages).

➤ **Bande 2 (Largeur de 800 mètres)**

Dans cette bande sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage (alinéa 1 de l'article 16). Toutefois, en raison de contraintes topographiques de configuration des lieux ou de besoins des activités exigeant la proximité immédiate de la mer, il peut être fait exception à cette disposition.

➤ **Bande 3 (Largeur est de 3 Km)**

Dans cette bande sont interdites :

- Toute extension longitudinale du périmètre urbanisé, c'est à dire toute extension parallèle au rivage.

¹. Actes du colloque international pluridisciplinaire "Le littoral : subir, dire, agir" - Lille, France, 16-18 janvier 2008.

-
- L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral à moins que la distance les séparant soit de (5 Km) au moins.
 - Les voies de transit nouvelles parallèles au rivage.

Les constructions et les occupations du sol directement liées aux fonctions des activités économiques autorisées par les instruments d'urbanisme dans la bande des 3 km sont réglementées.

La loi 02-02 du 05 février 2002 invente la dimension naturaliste des espaces côtiers. Elle ne définit pas précisément « un aménagement du littoral », elle montre plutôt que la protection et la valorisation contribuent de façon générale à l'aménagement. Un aménagement qui rompt avec l'idée répandue jusqu'alors que l'aménagement signifie équiper plus, construire plus.

La promulgation de la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral, constitue un progrès certain dans la mise en place des conditions nécessaires au développement durable de cette zone stratégique au niveau national.

L'implication de tous est parfaitement indiquée dans le chapitre 1 et section 1 du chapitre 2 de la loi 02-02. Il est clairement défini que l'ensemble implique la coordination des actions entre l'état, les collectivités territoriales, les organisations et les associations qui doivent œuvrer dans le domaine, dans une perspective de développement durable. Ceci représente certainement un des objectifs de la gestion intégrée des zones côtières GIZC.

D'autre part, il faut souligner qu'une bonne partie des dispositions de cette loi a besoin d'être développée et précisée. Ainsi pas moins de 11 articles nécessitent pour leur application effective l'élaboration de nouveaux textes juridiques (Kacemi. M, 2004).

2.3. Les outils de la préservation du littoral

2.3.1. Le SDAL (Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral)

Ce schéma sert principalement à orienter l'extension des centres urbains existants vers les zones éloignées du littoral, et œuvrer pour le transfert vers des sites appropriés des installations industrielles existantes dont l'activité présente des dommages pour l'environnement.

Dans ce cadre, des plans d'aménagement côtiers (PAC) sont établis pour toutes les communes littorales.

2.3.2. Le PAC (plan d'aménagement côtier)

Dans les communes littorales et afin de protéger les espaces côtiers, notamment les plus sensibles, la loi 02-02 institue un plan d'aménagement et de gestion de la zone côtière dénommé Plan d'Aménagement Côtier (PAC)¹ qui a pour objet de délimiter l'espace littoral et d'identifier les différentes sources et formes de pollution et d'érosion.

¹ L'élaboration du PAC est confiée à l'Agence Nationale d'Aménagement du Territoire « ANDT ». La première phase a conduit à l'établissement d'un cadastre du littoral à l'échelle 1/25000 .

2.3.3. Les PAT (Plans d'Aménagement touristique)

Ces plans, d'aménagement des ZET, doivent respecter les dispositions de la loi 02-02 au niveau de ces zones touristiques, sans compromettre les écosystèmes et la préservation du littoral. Ils doivent se référer aux dispositions PAC.

2.4. Les principaux organismes de la gestion urbaine et la préservation du littoral au niveau local

Ces acteurs en Algérie sont les services du commissariat nationale du littoral (CNL), de l'environnement, de l'urbanisme, du tourisme, des travaux publics, les communes, les gardes côtes et la protection civile.

➤ La wilaya représentée par le Wali

Le wali donne les orientations et prend les décisions courageuses pour développer la wilaya, de ce fait il :

- analyse, décide, et contrôle la réalisation des projets structurants au niveau de la wilaya¹.
- propose et arrête le développement et l'animation de certains secteurs par rapport aux autres secteurs, donc, il peut donner une importance particulière au développement du tourisme ou de l'agriculture.
- délègue la distribution des budgets sectoriels (PSD) et communaux (PCD) en collaboration avec la direction de la planification et de l'aménagement du territoire (DPAT), après inscription des projets par les différentes directions de la wilaya².

➤ La DPAT (direction de la planification et de l'aménagement du territoire)

Les missions de cette direction se résume principalement dans :

- L'élaboration du PAW
- La participation à l'élaboration des autres instruments d'urbanisme
- La délégation des opérations des « PSD » plan sectoriel décentralisés qui concernent le financement des projets inscrits par l'exécutif de chaque wilaya, et les plan communaux de développement « PCD » qui concernent le financement des projets inscrit par les APC de chaque commune, en collaboration avec le wali.

➤ La commune représentée par le P.APC

Elle décide l'élaboration des PDAU et des POS, ainsi leurs suivis et leurs approbations, ainsi elle :
- Propose en collaboration avec les associations de quartier les différents besoins de la population locale, pour inscrire les projets prioritaires dans le PCD³. C-à-d le financement des études et de réalisation des projets, dans le territoire de la commune.

¹ Chapitre 2 de la loi 09-90 du 7 avril 1990 relative à la wilaya

² Les différents services de la wilaya, doivent inscrire leurs programmes de projets à réaliser chaque année, afin d'être financés par les PSD dont une enveloppe budgétaire affectée chaque année aux différentes wilayas du pays, selon leur importance

³ Articles/ 146,147et 148 de la loi n° 08-90 du 7 avril 1990 relative à la commune.

- Contrôle de l'urbanisation et de l'extension urbaine (tache affectée notamment à l'inspecteur d'urbanisme) en collaboration avec la direction de l'urbanisme et de la construction l'inspection d'urbanisme », selon le PDAU, les POS et les plans d'amélioration urbaine.

- veille sur la viabilisation des quartiers.

Les versements des taxes des activités industrielles et touristiques implantées principalement sur la bande littorale et les PCD chapeautent les financements des projets au niveau de la commune.

➤ **La DUC** (direction de l'urbanisme et de la construction)

Elle est chargée notamment de:

- Mettre en œuvre, au niveau local, la politique en matière d'urbanisme et de construction;

- Veiller en relation avec les services des collectivités locales, à l'existence, à l'étude et à la mise en œuvre des instruments d'urbanisme; et donner des avis techniques pour l'établissement des divers actes d'urbanisme et d'en assurer le contrôle.

- Veiller à la mise en œuvre les mesures de la police d'urbanisme, au respect de la qualité architecturale de la construction et la protection des sites historiques, culturels et naturels marqués; et procéder à l'inventaire des éléments constitutifs marquant des architectures locales en vue de leurs préservations et de leurs intégrations.

La DUC fait entreprendre toutes actions en vue de l'amélioration du cadre bâti et du développement d'un habitat conforme aux exigences socio -géoclimatiques, et suivre en relation avec les services concernés, les études d'aménagement et d'urbanisme visant la maîtrise du développement du territoire communal, ainsi les opérations et les actions d'intégration des tissus spontanés et des grands ensembles en matière d'urbanisme et d'architecture.

C'est l'administration compétente pour l'approbation des instruments d'urbanisme (PDAU et POS) et l'instruction des actes d'urbanisme. Cependant cet organisme exprime ses difficultés lors de la délivrance des permis de construire compte tenu de l'imprécision de certaines notions.

La DUC peut intervenir pour la protection du littoral, à travers les instruments d'urbanisme. En effet, dans le cadre des règlements des PDAU et des POS, certaines activités et occupations peuvent être interdites, ainsi que la préservation des espaces sensibles. En réalité la DUC reste passive, alors que la loi 02-02 est avant tout une loi d'aménagement et d'urbanisme ¹(Kacemi M. 2006).

➤ **La DLEP (direction du logement et des équipements publics)**

La DLEP de wilaya est chargée principalement de :

- Proposer, à partir d'une évaluation périodique, les éléments d'une politique d'habitat adaptée aux conditions et spécificités de la wilaya notamment en ce qui concerne la typologie,

- Créer en relation avec les structures concernées et les collectivités locales les conditions de dynamisation de la réalisation des opérations d'habitat social et d'encourager l'investissement privé dans le domaine de la promotion immobilière,

¹ Vertig. O – La revue en sciences de l'environnement, Vol7no3, décembre 2006

Initier des études de normes en matière d'habitat rural et d'habitat évolutif adaptés aux spécificités locales, et d'encourager les initiatives en matière d'auto-construction par un encadrement permanent;

- Assurer le suivi, la collecte et l'exploitation des opérations d'étude et de réalisation des équipements publics.

➤ **La direction de l'environnement**

Elle délègue et veille sur la préservation du littoral contre l'urbanisation spontanées et illicites mais malheureusement elle ne fait aucune action considérable ou notable de démolition ou de punition contre les habitants qui ne respectent pas la loi du littoral.

Elle est chargée de la protection de l'environnement dans la wilaya. Dans le cadre des missions qui lui sont attribuées, la protection du littoral constitue un volet important. Elle est chargée de l'application de la loi 02-02, du suivi de l'étude du plan d'aménagement côtier (PAC), de la préservation des zones naturelles et de la lutte contre les pollutions accidentelles du milieu marin.

Les orientations du PAC doivent être intégrées dans les plans d'urbanisme pour pouvoir préserver le littoral, en collaboration avec les autres gestionnaires de la ville.

De nombreuses tâches lui sont confiées (littoral, établissements classés, établissements industriels, risques majeurs, gestion des déchets, gestion des zones naturelles..).

Cependant, la direction de l'environnement ne dispose pas des moyens humains et matériels nécessaires pour faire face à toutes ces tâches et pressions.

Si la direction de l'environnement assure le suivi de certaines missions, elle ne peut dans les faits garantir un contrôle permanent.

De plus, la gestion du secteur de l'environnement ne découle pas d'une concertation locale des différentes administrations et autorités. C'est une gestion centralisée. Les études des plans d'aménagement côtiers des wilayas littorales sont initiées et financées par le MATE, et les présentations des études se font au siège de ce dernier. Au titre d'exemple le PAC d'Oran a d'abord été présenté au siège du MATE, les présentations qui ont suivi se sont déroulées au siège de la Wilaya, ce n'est qu'à la fin, que l'étude a été présentée aux autorités locales des communes concernées, à la demande de ces derniers. Plusieurs incohérences ont été relevées ainsi que le manque d'actualisation de l'information. Ceci aurait pu être évité si dès le début, les acteurs locaux ont été consultés (Kacemi M. 2006).

➤ **La direction du tourisme**

Elle veille sur la préservation et la valorisation des plages et des zones d'expansion touristiques « ZET » contre l'urbanisation. Les ZET doivent être intégrées dans les plans d'aménagement et d'urbanismes PDAU et POS, comme des zones réservées aux aménagements touristiques, pour pouvoir les préserver en collaboration avec les autres gestionnaires de la ville.

Elle est chargée de l'instruction des permis de construire des établissements touristiques situés dans les zones d'expansion touristique (ZET), et des établissements hôteliers. Elle préside la commission de la saison estivale et contrôle les installations hôtelières. C'est l'agence nationale du développement touristique (ANDT) qui initie et assure le suivi des études des ZET. Il faut signaler que cet organisme établi à Alger et assure une gestion centralisée, puisqu'il n'a pas des représentants au niveau local.

2.5. Le commissariat national du littoral « CNL », principal acteur de la préservation du littoral

Il est chargé de veiller à la mise en œuvre de la politique nationale de la protection et de la mise en valeur du littoral en général et de la zone côtière en particulier¹.

Selon le décret exécutif n° 04-113 du 13 avril 2004 portant organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral.

Le commissariat est un établissement public à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Il est chargé de :

- Veiller à la préservation et à la valorisation du littoral, des zones côtières et des écosystèmes qu'ils abritent.
- Mettre en œuvre les mesures de protection du littoral et des zones côtières.
- Fournir aux collectivités locales toute assistance se rapportant à leurs domaines d'intervention.
- Maintenir, restaurer et réhabiliter les espaces terrestres et marins remarquables ou nécessaires au maintien des équilibres naturels en vue de leur conservation.
- Promouvoir des programmes de sensibilisation et d'information du public sur la conservation et l'utilisation durable des espaces littoraux ainsi que de leur diversité biologique.

Il est à noter que tous les acteurs précités, participent au traitement de permis de construire et des plans d'urbanisme, c'est à dire la DUC ou l'APC consulte ces acteurs avant de donner un avis final et le BET chargé de l'élaboration des plans d'urbanisme doit intégrer leurs recommandations.

2.6. Le fond national du littoral pour soutenir la stratégie nationale

Il est institué un fonds pour financer la mise en œuvre des mesures de protection du littoral et des zones côtières². Le décret exécutif 04-273 du 2 septembre 2004 et l'arrêté interministériel du 27 mai 2007 relatifs au fond national du littoral soutiennent la stratégie de préservation et de valorisation du littoral.

2.7. Le manque de coordination entre les différents secteurs au niveau local

Le manque de coordination entre les acteurs de la gestion urbaine : quand ils participent à l'élaboration des instruments d'urbanisme par leurs avis et leurs recommandations selon les loi qui réglemente chaque secteur, ils savent souvent qu'ils défendent des loi difficiles à appliquer sur terrain, donc ils bloquent le développement de quelques secteurs au profit d'autres secteurs , par exemple : l'agriculture au profit de l'urbanisme vu l'urbanisation des terre agricole située au milieu ou a proximité des tissu urbain, et ils interdisent l'urbanisation spontané et la construction sans permis a travers les orientations des plans

¹ Article 24 de la loi 02-02

² Art. 35 de la loi 02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral

d'urbanisme mais ils ne procèdent à aucune sanction à l'encontre de ceux qui dépassent la loi d'urbanisme et les orientations du PDAU..etc .

Souvent, la commission de choix de terrains inverse les orientations et les prévisions de ces instruments à l'échelle locale. Donc sur plan, ils compliquent les choses, interdisent la construction de telle construction dans telle zone, mais lorsque le wali décide aucun acteurs et aucune loi ne peut influencer sur sa décision. (Comme ce qui s'est passé à la ville de Jijel, lors de la démolition de l'église en 1991, lors qu'elle est considéré un patrimoine culturelle à sauvegarder).

Ainsi chaque secteur défend les projets de développement qui le concerne pour atteindre le financement nécessaire des plans sectoriels de développement « PSD », sans collaboration avec les autres secteurs. De même, les communes réalisent des projets habituels tels que la viabilisation des quartiers, sans volonté de préservation du littoral et sans aucun effort pour atteindre un développement durable de la ville.

Concernant le personnel du service étatique, défenseur des lois existantes, il manque de formation et d'esprit pluridisciplinaire pour la gestion, l'ancien personnel n'est pas bien formée pour répondre à la durabilité et à la bonne gouvernance, de même pour le personnel récent, qui ne veut pas se casser la tête il n'est pas assez courageux ni ambitieux pour corriger ou bien améliorer l'état des villes algériennes.

2.8. La gestion du secteur du tourisme et de l'environnement, par les décisions centralisées

La gestion du littoral et du foncier touristique est centralisée, et la prise de décision se fait au niveau d'Alger. De ce fait la direction du tourisme ne peut aménager au niveau des ZET sans accord de l'agence national du développement du tourisme, et l'aménagement du littoral ne peut être sans accord du ministre chargé de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Cela perturbe la gestion de ces secteurs, au niveau local, et de longues durées pour la prise de décision, de ce fait une zone touristique littorale peut être urbanisée totalement avant avoir un aménagement adéquat. Surtout que les collectivités locales et les autres gestionnaires de la ville sont complices à travers la manière de laisser construire, sans permis, sans contrôles, et sans sanctions.

3. Le PDAU et le POS face à la loi 02-02

Le PDAU fixe les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires concernés, il doit être compatible avec les orientations de la loi 02-02 et le plan d'aménagement côtier, et fixe les termes de référence des POS.

En Algérie, le POS est un instrument d'urbanisme réglementaire, procédant une politique de protection des zones littorales. Dans le respect des dispositions du PDAU, Le POS fixe de façon détaillée les droits d'usage du sol et de construction pour le secteur concerné.

Suite à la promulgation de la loi relative au littoral, il est urgent de rendre compatibles les PDAU de toutes les communes littorales ainsi que les POS déjà approuvés avec les dispositions de la loi « littoral », qui stipule : « dans le cadre de l'élaboration des instruments d'aménagement et d'urbanisme concernés, l'état et les collectivités territoriales doivent :

-
- Veiller à orienter l'extension des centres urbains existants vers les zones éloignées du littoral et de la côte maritime.
 - Classer dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et frappées de servitudes de non aedificandi, les sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel ou touristique.
 - Encourager et œuvrer pour le transfert vers des sites appropriés, des installations industrielles existantes dont l'activité est considérée comme préjudiciable à l'environnement côtier.

Pour atteindre ces objectifs, presque tous les PDAU des villes littorales ont été révisés de ce fait les POS ont été révisés ou en cours de révision.

Conclusion

La loi 90-29 du 1^{er} décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme stipule dans son article 12 « Le PDAU peut concerner une association de communes présentant une communauté d'intérêts économiques et sociaux ».

Selon l'article 13 de la loi suscitée la zone industrielle est un équipement d'intérêt national auquel doivent se soumettre les Instruments d'Urbanisme à savoir les PDAU et les POS.

La loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral stipule : « encourager et œuvrer pour le transfert vers des sites appropriés, des installations industrielles existantes dont l'activité est considérée comme préjudiciable à l'environnement côtier », (Article 04, alinéa 3 de la loi 02-02).

« Sont exclues de la présente disposition, les activités industrielles et portuaires d'importance nationale prévues par les instruments d'aménagement du territoire.

La mise en place des normes et des règlements et l'application effective de ces derniers n'est pas simultanée. La loi « littoral » a été promulguée suite au constat des dégradations. Une fois la loi votée, les décrets d'application tardent à venir.

De même pour la loi 90-29 du 1^{er} décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme qui a prescrit la zone inconstructible des 100 mètres, « toutefois, les constructions nécessitant la proximité de la mer sont autorisées » le décret spécifiant ces activités n'a pas été promulgué à ce jour et cette « brèche » dans la loi 90-29 a permis bien des abus et les dispositions de cette loi n'ont pas empêché l'urbanisation de s'étendre dans les zones proches du rivage. Ces espaces connaissent également une dégradation importante due à l'extraction non autorisée du sable et à la fréquentation excessive des plages. En l'absence de textes clairs la loi est plus contournée qu'appliquée strictement.

Les textes juridiques doivent être clairs et précis et ne comportant aucune notion floue qui donne lieu à un contournement de la loi. Ils doivent définir clairement les notions et les responsabilités de chacun et donner la possibilité d'adapter la réglementation aux réalités territoriales locales par la géographie. Les décrets d'application ne doivent pas tarder après la promulgation de la loi.

Il faut établir plus de complémentarité entre les scientifiques des diverses disciplines d'une part et les décideurs politiques d'autre part, associée à une large diffusion peut constituer un nouveau rapport à la prise de décision.

Donc, la législation indique des limites dans lesquels l'administration à la compétence d'agir. En ce qui concerne le littoral algérien, ces textes juridiques comportent des flous qui mènent le plus souvent au contournement de la loi au lieu de l'appliquer. Il faut noter que les responsabilités et les notions ne sont pas clairement définies. Par ailleurs, la législation n'est pas appliquée rigoureusement. Aussi, il n'existe pas de contrôle hiérarchique, les administrations centrales qui créent la législation n'assurent pas le suivi au niveau local. Les décrets d'application ne doivent pas tarder après la promulgation de la loi pour éviter tout décalage entre législation et pratique.

Il faut souligner que la loi « littoral » n'a pas abordé l'aspect architectural surtout en ce qui concerne les constructions à vocation touristique.

Chapitre IV

**Le tourisme algérien,
et le souci de développement
durable du littoral**

Introduction

Le tourisme est un secteur très important dans l'économie mondiale (voir 1^{er} chapitre). Donc, à travers ce chapitre on va connaître, l'état du tourisme algérien, ses caractéristiques, les instruments et les principaux intervenants de la gestion touristique. Et ce pour pouvoir ressortir les causes de l'exposition des zones touristiques littorales aux occupations illicites, et le détournement de leurs vocations.

C'est-à-dire, comment expliquer le continuel grignotage des ZET, par l'occupation des terrains de propriétés privés affectés à l'agriculture en habitats souvent individuels en dur ou celle des terrains de propriétés domaniales, en habitats souvent précaires dans les zones littorales notamment ?

En Algérie, parler des zones touristiques littorales, signifie les zones d'expansion touristiques « ZET ». Il n'y a pas d'autres zones affectées à la réalisation des projets touristiques. Selon la loi le seul foncier affecté au tourisme dans les villes algériennes est la ZET, à l'exception de quelques hôtels ou des parcs urbains ou suburbains de loisir, incluent dans les PDAU ou les POS, à travers affectations des sols pour l'implantation des projets touristiques et cela dépend de la volonté locale pour le développement du tourisme, vu l'indisponibilité du foncier touristique, l'implantation des projets touristiques dans les ZET, nécessite des études d'aménagement délégués au niveau central par l'agence nationale de développement du tourisme qui n'est pas des représentants au niveau local.

Les recettes du tourisme engendrent des effets multiformes touchant les sociétés et les systèmes économiques. Le tourisme crée directement des emplois, mais une part élevée relève du travail saisonnier, voire clandestin. Indirectement, il contribue au fonctionnement de nombreuses autres branches économiques. Le secteur touristique représente une composante essentielle du développement local.

En effet, pour les territoires attractifs, le tourisme est un facteur de dynamisme économique et de rayonnement culturel. Cependant, face aux nouvelles attentes des visiteurs et la mondialisation du tourisme, les pays doivent faire face à de nouveaux défis. Faisant l'objet de pressions fortes sur l'environnement, le tourisme nécessite que des politiques de régulation soient mises en place afin de garantir à tous les pays un développement local durable.

Dès lors, il est nécessaire de contrôler les effets du tourisme afin d'accroître ses avantages, à prévenir, à réduire et à canaliser ses inconvénients.

Le littoral méditerranéen aujourd'hui est le plus urbain (88%), il enregistre une urbanisation encore plus soutenue. L'urbanisation gagne la quasi-totalité de la façade atlantique (du Morbihan aux Pyrénées Atlantiques). Toutefois, celle-ci est plus ponctuelle en Bretagne nord et Mer du Nord-Manche.¹

Sur le plan architectural et urbanistique, chacun des points cités exige une contribution réfléchie de la part des professionnels réunis en équipes pluridisciplinaires car le développement du tourisme est lié à celui de l'urbanisme, de l'architecture, du transport, de la culture, de l'hygiène publique, de la communication, de l'environnement en général, etc.

¹ Christine. B. Evolutions et perspectives du tourisme littoral en France .atelier espace littoral. p 9

Une forte littoralisation, avec plus de 9 millions d'habitants sur une portion d'espace ne représentant que 1,9% de la surface de l'Algérie, le littoral Algérien connaît une lourde et menaçante urbanisation qui, au fil des années a englouti les meilleurs terrains agricoles, et a hypothéqué l'écosystème par la pollution, la déforestation, la dégradation des ressources halieutiques, une pollution des stations touristiquesetc. (Hadeff .R, 2008 : p 15).

Cette tendance est au cœur des nouvelles politiques d'aménagement du territoire avec les différents programmes de développement des hauts plateaux et du sud.

Donc, quel est le cadre réglementaire et opérationnel qui permet de prétendre à un tel développement global et durable du tourisme en Algérie ?

1. Les caractéristiques du tourisme algérien

1.1. Le tourisme algérien et le contexte international

Le tourisme, première activité économique du littoral avec 20 milliards d'euros de chiffres d'affaires et 190.000 emplois directs, le tourisme constitue la première activité économique du littoral. L'activité touristique est de premier ordre sur le littoral puisqu'elle concerne plus de 50% de l'ensemble des emplois directs. Les résultats enregistrés par cette activité, tant au niveau de la valeur ajoutée que de l'emploi maritime, sont près de quatre fois plus élevés que ceux comptabilisés par les activités des produits de la mer, de la construction navale et le transport maritime.

Le littoral est le premier espace d'accueil touristique et son offre d'hébergement continue de croître, si les hôtels et les campings sont très présents sur la zone littorale.

Selon l'OMT (organisation mondiale du tourisme), les principales caractéristiques sont :

- le taux de croissance du tourisme est de 5% par an et dépasse de 1,3% la croissance générale de l'économie mondiale.
- le tourisme déplace un sixième (1/6) de la population mondiale.
- 842 millions de touristes en 2006 soit une progression de 4,5% par rapport à 2005
- pour le seul premier trimestre de l'année 2007, le tourisme mondial a enregistré 252 millions de personnes soit 6% de plus que le premier trimestre de l'année 2006. un emploi sur 12 provient du tourisme. au niveau mondial, le tourisme représente également 231 millions d'emplois directs et indirects, soit 8% de l'emploi total
- les gains produits par le tourisme international ont atteint, en 2004, 623 milliards de dollars us et 682 milliards de dollars us en 2005, soit une progression de 3,4% et de 800 milliards de dollars us pour 2006.
- le tourisme représente 12% du produit intérieur brut (PIB) mondial et 30% des échanges internationaux de services commerciaux.
- le bassin méditerranéen demeure la première destination mondiale 400 millions de visiteurs (projection 2020).
- les bassins émetteurs les plus importants sont : la France, l'Italie, et l'Allemagne mais le tourisme mondial reste une activité sujette aux incertitudes et aux turbulences, dans un monde soumis à des ruptures

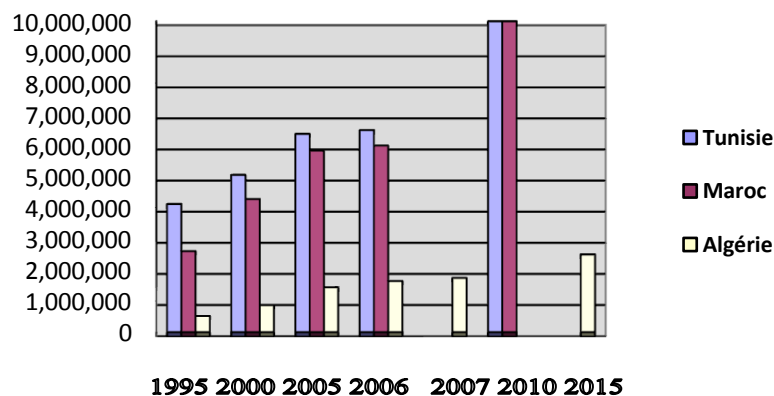
récurrentes dues a des crises :

- économique :(récession, crises monétaire, financière, immobilière, énergétique ...).
- sanitaire : (épidémies, pandémies, ...)
- sécuritaire : conflits, guerre, tensions politiques, terrorisme...)

1.2. Le tourisme algérien par apport à ses voisins

En 2006, 1 640 000 touristes pour l'Algérie contre 6 millions au Maroc et 6,5 millions en Tunisie. L'offre balnéaire est encore la porte d'entrée majeure pour les touristes sur ces destinations.¹ Le sport et écologie constituent une concurrence réelle pour la mise en place du tourisme de l'Algérie.

A l'horizon 2015, les pays du Maghreb offriront aux visiteurs internationaux les mêmes produits et les mêmes thèmes touristiques : tourisme d'affaires, mer, soleil, désert, thalassothérapie, pèlerinage, histoire, culture,..etc.



Graphes n° 3 : Evolution du nombre de touristes en Algérie par rapport à nos voisins

Source : SDAT 2025

Le Maroc et la Tunisie ont massivement investi dans l'infrastructure hôtelière contrairement à l'Algérie. Ils sont classés parmi les meilleures destinations de la région méditerranéenne.

Selon le rapport annuel du réseau euro méditerranéen des agences de promotion de l'investissement, l'Algérie est estimée la plus faible destination touristique en Méditerranée loin derrière le Maroc et la Tunisie. Ce constat est basé sur les points faibles et les points forts du tourisme algérien, indiquant:

- la faiblesse des services
- l'absence de professionnalisme,
- les modestes capacités d'hébergement,
- l'image de la situation algérienne sur le plan sécuritaire,
- le non parachèvement des réformes.

Tous ces points ont négativement affecté la destination algérienne qui se classe à la 147^{ème} position d'un total de 174 pays¹. Par contre, le Maroc et la Tunisie ont massivement investi dans l'infrastructure

¹ Livre 1, Le diagnostic : audit du tourisme algérien "SDAT 2025, MATET / Janvier 2008. p 122

hôtelière contrairement à l'Algérie. Ils sont classés parmi les meilleures destinations de la région méditerranéenne. Cette situation peut s'améliorer, vu les conditions sécuritaires des pays riverains (les guerres et les manifestations en Lybie, Tunisie, Egypte,...etc).

Actuellement l'Algérie ne reçoit que 1% de la fréquentation touristique en Méditerranée. Le secteur touristique dans la région de la méditerranée représente 10 % du produit intérieur brut mais il reste en dessous du niveau dans plusieurs pays comme l'Algérie où le secteur n'est pas bien exploité par rapport aux capacités et aux opportunités. Ceci se traduit - selon le SDAT 2025- par un taux de 9.3 % des exportations, 5.9 % du taux d'investissements et 1.8 % du produit intérieur brut.

En effet, l'Algérie doit s'intégrer dans cette dynamique internationale comme elle doit évaluer les capacités de son insertion dans cette dynamique, pour cela elle doit adopter une démarche organisée et durable permettant de doter l'activité touristique de la lisibilité et de la visibilité nécessaires à la consécration d'une économie touristique alternative aux ressources non renouvelables des hydrocarbures.

1.3. Les principaux enjeux du tourisme algérien

Compte tenu des impacts socio-économiques attendus, l'état soutient, à travers des mesures spécifiques, l'effort de développement touristique, et ce d'autant plus que la paix retrouvée de l'Algérie empêche fortement, aujourd'hui, pour une reconsidération de la place et du rôle que doit jouer ce secteur dans l'économie nationale. Donc, les spécialistes s'accordent sur les enjeux qui fondent toute politique de développement durable du tourisme² :

- Enjeux économiques, outre les ressources en moyens de paiement extérieurs que procurent le tourisme et leur effet sur la balance des paiements, celui ci favorise le développement des autres activités.
- Enjeux d'emploi et de développement local : le tourisme génère, des emplois directs, des emplois indirects et représente un moyen efficace d'insertion d'un grand nombre de jeunes dans la vie professionnelle.

Il contribue, à ce titre, à fixer les populations et à limiter l'exode vers d'autres régions plus pourvoyeuses d'emplois et de revenus. Il constitue, par ailleurs, une opportunité forte pour l'impulsion de dynamiques économiques locales.

- Enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire, a ce titre le tourisme constitue un des éléments clés de toute politique d'aménagement du territoire quant il n'est pas lui-même le premier facteur structurant d'un espace géoéconomique ou d'un territoire. De plus, vecteur de sensibilisation et de diffusion pédagogique des principes liés à l'environnement.

Le tourisme contribue au développement, dans une logique de préservation des ressources, et s'oppose à toutes formes d'exploitation pouvant constituer une menace pour l'environnement.

- Enjeux culturels : le tourisme est un facteur d'ouverture et d'échanges interculturels, il permet la valorisation du riche patrimoine culturel matériel et immatériel de notre pays.

¹ Sahel. S. M. Kerris B. CH. Nouvelle politique pour la relance du secteur touristique en Algérie: quelle stratégie ? Acte de 2ème Journée de Recherche sur le Tourisme - 3 Avril 2009 - Groupe Sup de Co La Rochelle

² Ministère du tourisme. Politique de développement du secteur du tourisme, horizon 2015. Mars 2006. P 5-6.

- Enjeux d'image : le tourisme constitue un facteur d'amélioration de l'image du pays et contribue fortement à l'attractivité de la destination Algérie, notamment en matière d'investissements.

1.4. L'évolution de la stratégie touristique en Algérie

Au lendemain de l'indépendance, l'Algérie n'a pas accordé au secteur du tourisme un rôle important dans ses différentes politiques de développement, contrairement aux autres pays du pourtour méditerranéen. Mieux encore et malgré son importance socio économique, le secteur de tourisme a fait l'objet d'un phénomène non maîtrisé bien que les orientations contenues dans les différents textes réglementaires lui attribuent des missions en matière de création d'emploi, d'apport en devises, et de satisfaction de besoins sociaux (CNES, 2006)¹.

1.4.1. La charte du tourisme promulguée en 1966

Elle est considérée le premier document élaboré par le secteur, qui donne la priorité pour la promotion d'un tourisme international en définissant les bases de l'activité touristique dans une perspective de long terme, et les exigences du tourisme selon la charte (Sahel. S. M. Kerris. B. 2009) sont :

- la mise en valeur des richesses naturelles et culturelles ;
- le développement technique par « l'effort d'équipement moderne et d'utilisation des meilleurs techniques que le tourisme requiert ainsi que la dotation du pays en infrastructures de base » ;
- l'exigence de progrès social du fait que le développement du tourisme fait accéder une fonction de la population à des formes d'activités modernes et partant à des conceptions et mode de vie modernes.

En outre les rapports sociaux dans les prestations de services aux voyageurs entraînent une plus grande sociabilité et une ouverture d'esprit sur les modes de vie d'autre pays.

Les impacts du tourisme, d'après la charte sont également au nombre de trois (Hachimi. M . 2003 : 56):

- l'apport en devises, il est source de revenus en devises étrangère, cependant -dit la charte- « cet aspect du développement du tourisme n'est pas toujours le plus important surtout pour un pays -comme l'Algérie- qui a d'autre source de rentrées de devises proportionnellement plus importantes : Pétrole, gaz, produit agricole... ».

Ce qui approuve que l'Algérie n'était pas ambitieuse pour donner de grande faveurs et constats au développement touristique mais les stratégies prioritaires sont ceux de l'industrie et de l'agriculture ;

- la création d'emploi,
- le tourisme est un facteur d'expansion régionale et d'équilibre économique interne par l'exode rural qu'il empêche et les échanges économiques internes qu'il engendre.

Donc, cette stratégie a identifié douze conditions nécessaires pour le développement du tourisme, dont les plus importantes (Sahel. S. M. Kerris. B. 2009) sont :

- la disponibilité de moyens d'hébergement et de moyens de communication et de transport
- la prestation de qualité et nécessité de la formation du personnel
- la politique de l'attractivité des prix

¹. Rapport du conseil national économique et social (CNES), 2006.

-
- la communication publicitaire efficace
 - le bon accueil des populations locales
 - la disponibilité d'équipements de distractions et de loisirs
 - la facilitations diverses et simplification des formalités distractives : allocation touristique, détaxation de l'essence,...etc.

Ainsi, la charte a élaboré une série de recommandations et un programme d'actions dont les plus considérables sont :

- agrandir l'aéroport d'Alger et favoriser la desserte de la capitale par les compagnies aériennes étrangères.
- construction de grands ensembles hôteliers et touristiques, sélection des hôtels, cafés, restaurants à caractère touristique, ainsi que l'équipement et la modernisation de tous les hôtels situés dans les zones d'expansion touristiques ou sur les différents circuits organisés.
- remise en l'état des villas vacantes situées sur le littoral.
- formation à l'extérieur, création de deux centres de formation professionnelle à Oran et à Constantine à l'image du centre de Ben Aknounge, ainsi que la formation pratique dans certains grands hôtels.
- renforcer les moyens de l'agence touristique algérienne.
- intervention auprès de la commission de facilitation créée en 1964 pour agrandir les installations et augmenter les personnels des douanes et multiplier les bureaux de change,
- sensibilisation des populations par divers moyens : parti, commune, articles de presse, causerie a la radio,...

En effet, l'affectation du foncier touristique par :

- l'ordonnance n° 66-62 du 26 mars 1966 relative aux zones et aux sites touristiques ;
- le décret exécutif n° 66-75 du 4 avril 1966 pour l'application de l'ordonnance.

En matière d'aménagement touristique, il est à noter l'absence de programme d'aménagement, donc la nécessité d'élaboration d'un plan et délimitation de zones d'expansion touristique (ZET).

Le premier plan quadriennal 1970-1973 a soutenu ces perspectives. De même que durant les années 70, le choix d'un modèle de développement n'ayant consacré à la promotion de ce secteur qu'une place négligeable.

1.4.2. La Charte nationale de 1976

A partir du deuxième plan quadriennal 1974- 1977, on constate un revirement dans les choix des politiques de tourisme et l'abondant de l'option internationale du tourisme (recalée à un rang secondaire) au détriment d'une orientation vers un tourisme interne motivée par le souci de préserver la société algérienne des inconvénients consécutifs à l'envahissement des grands flux de touristes étrangers.

Après avoir mis en évidence les potentialités touristiques de l'Algérie par la charte de 1966, la mise en œuvre et la nécessité de développer le tourisme est une prérogative à travers la charte de 1976 à savoir quatre raisons :

- l'augmentation des besoins sociaux en matière de détente due principalement à l'emploi de frange de la population de plus en plus importante
- l'accroissement des mouvements d'affaires consécutifs à l'expansion économique de l'Algérie.

-
- Les effets du tourisme international en termes de dynamisation, de l'économie, de rentrées de devises, d'ouverture sur le monde extérieur et de communication avec les autres peuples.
 - La création d'emplois et l'élévation du niveau de vie.

Cette charte semble donner beaucoup d'importance au tourisme populaire ou tourisme interne de masse (Hachimi M, 2003 :61) et fixe des limites au tourisme international. En effet elle affirme à ce sujet à travers la charte nationale que « les algériens, particulièrement ceux qui ont le désir de découvrir et de connaître leur pays, pourront disposer partout de structures d'accueil appropriées. Des formules devront venir d'ailleurs compléter l'action que doivent mener dans ce domaine les entreprises touristiques socialistes et permettront l'expansion d'un tourisme de masse en faveur des nationaux. Donc les travailleurs et leurs familles trouveront ainsi la possibilité de bénéficier de loisirs adaptés à leurs conditions et mises à la portée de leurs moyens ».

Quant à la mission dévolue au secteur touristique en Algérie, de gagner des devises par la recherche d'une clientèle étrangère, elle demeure fixée dans les limites qui visent à préserver la société algérienne des inconvénients consécutifs dus à l'irruption des grands flux de touristes étrangers dans les pays en voie de développement.

Les mêmes orientations de cette deuxième charte ont été inscrites, dans les deux derniers plans quinquennaux 1980-84, 1985-89. Et cela renforce la convergence de l'état en matière de tourisme.

En effet, la promulgation du décret exécutif n° 81- 298 du 31 octobre 1981 modifiant et complétant le décret n° 66-75 du 4 avril 1966 aux zones et aux sites touristiques

Cette modification prouve l'inadéquation du décret de 1966 et la recherche d'une politique plus adéquate pour le développement du tourisme. Ainsi que le décret exécutif n° 81- 372 du 26 décembre 1981 qui détermine les missions des services de la commune et de la wilaya dans le domaine du tourisme.

1.4.3. La Charte nationale de 1986

Elle confirme les choix de la charte de 1976, et affirme que « les efforts déployés visent en priorité à assurer le développement d'un tourisme interne de masse destiné en premier lieu à satisfaire les besoins des citoyens et de leurs familles ainsi que ceux de la jeunesse et sa mise à la portée de leurs moyens.

Différemment, à la charte de 1976, Celle de 1986 a introduit la préoccupation de l'état à développer le tourisme de jeunes, de même qu'elle élargit les fonctions du tourisme pour la promotion de la culture, de l'artisanat local et du patrimoine national, ainsi que l'éducation et la lutte contre les maux sociaux et l'amélioration du cadre de vie.

Elle précise aussi, le caractère secondaire du tourisme international considérant que le tourisme constitue dans le domaine des échanges avec l'extérieur, un moyen d'ouverture sur le monde et de communication avec les autres peuples, et qui peut jouer un rôle secondaire et complémentaire par rapport au tourisme interne.

Le tourisme international en faveur des nationaux doit être orienté en priorité vers les pays voisins dans le cadre de formules d'échanges mutuellement avantageuses.

Après cette charte du tourisme, c'était la promulgation du décret exécutif n° 88- 232 du 5 novembre 1988 portant la dénomination et la délimitation des ZET.

1.4.4. Les programmes touristiques de gouvernement de 1994

À partir de 1994, le tourisme a occupé une place relativement importante dans les programmes approuvés. Donc, le chef du gouvernement a présenté le tourisme comme « nouvelle source d'accumulation », notamment pour doter notre pays de nouvelles sources d'accumulation et de ressource en devises indispensables au financement du développement économique national.

Il rappelle que s'il revient aux opérateurs nationaux et étrangers d'investir dans le tourisme, il revient à l'état de se désengager de la sphère de gestion à travers la mise en œuvre d'une stratégie de privatisation. Ce programme se base principalement sur :

- La protection des sites et zones d'expansions touristiques.
- L'aménagement et la viabilisation des zones prioritaires ;
- Le développement de nouvelles capacités hôtelière et la diversification des produits touristiques
- Le renforcement de formation dans les divers métiers de l'hôtellerie et du tourisme.
- L'intensification des efforts de communication et de marketing en direction des clientèles, des voyageurs et de investisseurs, en vue de promouvoir une nouvelle image du tourisme national.
- L'application et l'enrichissement de la réglementation et de la normalisation pour assurer un contrôle efficace des activités, avec la préoccupation centrale de protéger les consommateurs et de réhabiliter le professionnalisme sur le marché du tourisme et d'hôtellerie.
- L'amélioration de l'environnement du tourisme, notamment les moyens de transport et de communication, la sécurité et la salubrité des sites touristiques, l'animation culturelle, la promotion de l'artisanat,...etc.

Ces facteurs sont très essentiels au développement d'un tourisme durable, que le gouvernement avait précédé la politique actuelle de développement durable, surtout à travers le facteur très important pour la relance du secteur du tourisme qui est l'application et l'enrichissement de la réglementation et de la normalisation pour assurer comme nécessité prépondérante le contrôle efficace des activités, avec la préoccupation centrale de protéger les consommateurs et de réhabiliter le professionnalisme sur le marché du tourisme et d'hôtellerie.

1.4.5. Le programme du gouvernement de 1996

« L'industrie du tourisme et de l'artisanat est un créneau où l'Algérie doit encore conquérir sa place sur le marché mondial au regard de ses potentialités naturelles et culturelles. Certes et pendant longtemps, ce secteur largement monopolisé par les entreprises publiques, n'avait pas fait l'objet d'un choix stratégique quant à sa finalité notamment en ce qui concerne la part que devait prendre le tourisme international » dit Ouyahia.

Ce programme confirme le désengagement de l'état du secteur touristique qui doit faire l'objet de privatisation et confie à la politique sectorielle les missions de redynamisation du secteur, de la mise en place des conditions d'accès au foncier touristique, de développement de nouvelles capacités d'accueil et de la diversification des produits touristiques, notamment par :

- L'encouragement des capitaux privés à réaliser et développer des infrastructures touristiques et balnéaires de moyenne dimension destinées à renforcer les capacités, y compris pour les besoins nationaux, autant le renforcement des auberges de jeunesse, et l'amélioration de la qualité de leurs prestations.

-
- La construction d'équipements et de circuits touristiques avec l'apport national et étranger, pour le Sud du pays. À cette fin, le fond spécial de développement du Sud est institué, accordera un intérêt particulier au soutien du développement touristique. En outre d'autre opérateurs du secteur des transports aériens et des hydrocarbures seraient encouragés à s'engager dans la promotion de l'industrie touristique dans le Sud.
 - Le soutien à la promotion de l'investissement y compris dans les domaines de l'emploi des jeunes, ayant accordé l'attention nécessaire à la création des activités de services accompagnant l'industrie touristique.

En effet le plan d'actions sectoriel, qu'il soit de court terme, doit porter principalement sur :

- L'aménagement et la viabilisation des ZET prioritaires qui doivent être diversifiées par produits en fonction de la demande potentielle et des avantages comparatifs de l'Algérie ;
- L'élaboration d'un plan indicatif de localisation d'investissements de sorte à créer le maximum de compétition entre les entreprises et à protéger les ressources de base autour desquelles s'organisent les activités touristiques : l'état ne doit pas aider un ou quelques concurrents mais l'état de concurrence.
- La privatisation du secteur public du tourisme avec l'impératif d'ouverture sur l'extérieur et l'implantation en Algérie de grands professionnels mondiaux, chaînes hôtelières et organisateurs de voyages.
- La protection et la mise en valeur de sites historiques et touristiques.
- La participation au développement du tourisme social, à travers la promotion du tourisme de jeunes, du tourisme familial, culturel,...etc.

Toutefois, quel que soit le contexte dans lequel s'est inscrit la politique touristique, les résultats ont été bien en deçà des objectifs fixés.

En effet le premier plan quadriennal 1970-73 avait déjà fixé l'objectif de réaliser 70000 à 90000 lits avant la fin de la décennie, pour plus d'un million de touristes attendus.

Or, les données pour l'année 1999 indiquent que 20 ans après le nombre de lits s'élève seulement à 67087 malgré l'implication accrue du secteur privé depuis 1990, le nombre de touristes (au sens non résidents), n'ayant jamais pu atteindre 30% des objectifs tracés¹.

A titre indicatif, les objectifs fixés par la Tunisie et le Maroc au cours de la même période (1970-1973) étaient du même ordre, mais avec cette différence fondamentale qu'ils ont été réalisés et le rythme de croissance maintenu.

Sur le plan de l'emploi, le niveau de réalisation des investissements, et du flux touristique, ont réduit considérablement les effets attendus sur la création d'emplois dans le secteur. En 1999 les effectifs de ce secteur (au sens hôtellerie, restaurant) s'élèvent à 148000 soit 2,5 % environ de la population occupée.

Selon les spécialistes du secteur, un emploi sur 10 créé dans le monde émane du secteur de l'hôtellerie et du tourisme², la création d'un lit hôtelier peut générer 1 à 2 postes de travail indirects, de par le développement des activités connexes. Ceci nous permet de comprendre le rôle que peut jouer ce secteur en matière de lutte contre le chômage.

¹ Le rapport du conseil national économique et social (CNES),2006.

² Sahel Sidi Mohammed et Kerris Bahidja Cherifa, 2ème Journée de Recherche sur le Tourisme - 3 Avril 2009 - Groupe Sup de Co La Rochelle

Cependant, les revenus de la manne pétrolière ont toujours fait que la contribution du tourisme à l'économie algérienne n'était pas réellement recherchée.

Toutefois, la baisse des ressources financières liées au choc pétrolier de 1986, ainsi que l'actuelle crise financière mondiale avec ses conséquences sur le développement de l'économie nationale dans un contexte de mondialisation, interpellent les pouvoirs publics à avoir une volonté de diversification de l'économie et la nécessité de promouvoir des activités d'exportations hors hydrocarbures. Ce qui plaide en faveur du développement du tourisme, surtout qu'il apparaît dès lors, comme une source susceptible de générer un niveau de recettes non négligeable et redonnent aujourd'hui, au secteur une nouvelle dimension pour peu que les entraves à sa promotion soient levées.

Pour cela, dès 1990, de nouveaux textes législatifs et réglementaires, notamment la loi sur la monnaie et le crédit et le code des investissements, ont été mis en place pour impliquer le capital privé national et étranger dans les investissements, mais sans résultats probants.

L'absence d'engouement pour l'investissement dans ce secteur, s'explique certainement par la situation sécuritaire, et l'instabilité politique de la période, mais elle est aussi liée à des facteurs organisationnels et techniques largement évoqués lors des Premières assises nationales du tourisme et de l'artisanat, qui se sont tenues à Alger en Novembre 1997. Il s'agit notamment des :

- Lourdeurs bureaucratiques,
- Difficultés d'accès au foncier,
- Difficultés d'accès au crédit bancaire
- Moyens limités en matière de promotion.

Ainsi, la mise en œuvre d'une politique durable du tourisme s'impose, d'autant que le pays reste toujours détenteur d'atouts majeurs, et que dans l'intervalle, de grandes infrastructures ont été réalisées (ports, aéroports, routes) et qu'il convient par conséquent de valoriser dans le but de renouer avec le marché international des voyages, d'autant que ce dernier affiche des accroissements annuels substantiels, plus de 1.6 milliard de touristes sont attendus pour l'an 2020 selon l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT)

La dimension économique, mais également les dimensions politiques, sociales et culturelles qu'embrasse le développement de ce secteur impliquent la définition d'objectifs et de priorités.

Depuis 2002, le président de la république a donné une importance particulière au tourisme à travers l'ouverture du marché algérien devant les investissements étrangers et locaux, pour réanimer et relancer à la fois l'économie nationale et le tourisme et améliorer l'image de l'Algérie à l'étranger après plus d'une décennie d'insécurité et de stagnation du pays.

1.4.6. En 2003, la stratégie de développement durable du tourisme

Cela à travers la promulgation de deux lois pour la relance du tourisme en Algérie :

- la loi n° 03-01 du 17/02/2003 relative au développement durable du tourisme.
- la loi n° 03-03 du 17/02/2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques.

1.4.7. Le programme quinquennal 2005 - 2009

Soucieux de l'importance socio-économique du tourisme et dans le but de diversifier les exportations algériennes hors hydrocarbures, une enveloppe financière de l'ordre de 3,2 milliards de dinars a été allouée au secteur dans le cadre du programme quinquennal d'appui à la relance économique (2005-2009), pour la réalisation de plusieurs chantiers, dont l'aménagement de 174 zones d'expansion touristique (ZET) un peu partout dans le pays, tout en exposant les atouts et les facilités qu'offre l'Algérie aux investisseurs nationaux et étrangers, à travers des journées d'étude, des sorties sur le terrain et des rencontres avec des délégations étrangères, en Algérie ou outre-mer (Sahel. Sidi Mohammed. Kerris Bahidja. 2009).

1.5. La réalité du tourisme algérien, comme secteur économique

D'après les le tableau n° 2, on constate que la part du tourisme dans le PIB enregistre une progression constante entre 1995 et 2005.

Le fléchissement observé pour l'année 2006, de la part du tourisme dans le PIB, s'explique par la hausse de la part des hydrocarbures dans le même PIB laquelle est passée à 46% consécutivement aux augmentations du prix du baril.

Tableau n° 2 : évolution de la part du secteur du tourisme dans le produit intérieur brut (PIB) en Algérie

| Année | 1987 | 1995 | 1999 | 2001 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Part du tourisme dans le Bip (%) | 1.92 | 1.56 | 1.62 | 1.6 | 1.7 | 1.8 | 1.7 | 1.02 |

Source : ONS, 2007

Dans le même ordre d'idée la croissance réelle du PIB est établie en moyenne à près de 6%. Toutefois, la croissance a été tirée par les secteurs des hydrocarbures et agricole, et par le dynamisme des secteurs de la construction et des services de télécommunications.

Cependant cette progression du tourisme ne se traduit pas significativement dans la structure des grands comptes nationaux du pays ; en effet en 2005 la part du tourisme, dans le PIB est de 1,7%. Il s'agit, là, d'un minimum de croissance pour que le secteur du tourisme puisse devenir le premier produit d'exportation hors hydrocarbures.

Cette situation résulte des effets du désinvestissement en matière d'équipements touristiques liés aux questions sécuritaires qu'a connues le pays qui ont engendré une cessation d'activités traduites à travers le changement de vocation et de destination de certaines structures à vocation hôtelière, de restauration et de services (transformation d'hôtels en dortoirs, transformation de la plupart des hôtels de l'ex-chaîne transatlantique à d'autre activités, fermeture de certains hôtels à l'instar de l'hôtel Grand Erg de Beni Abbés, expatriation de beaucoup d'agences de voyages vers les pays limitrophes et location des équipements de transport à certaines entreprises opérant dans le Sud du pays.

Enfin s'est ajoutée l'absence de nouveaux projets touristiques d'envergure créateurs de richesses et en mesure d'influer sur la structure de production de valeur ajoutée du tourisme et du PIB.

Le défi du tourisme est de rehausser sa place et son poids dans la structure du PIB.

Cette situation est à cause :

- d'une insuffisance des investissements dans les services et les facteurs de production pour le maintien permanent de prestations de qualité.
- d'une médiocre qualité de services en raison de l'absence de financement destiné à la mise à niveau matérielle et immatérielle permanente, et l'assurance de meilleures commodités et confort à la clientèle.
- d'une absence de politique d'entreprise fondée sur la mise à niveau et l'introduction d'équipements modernes en harmonie avec les normes internationales.

Ce qui s'est traduit par une marge de bénéfices variables au détriment de la qualité de service, car peu réinvesti dans la mise à niveau.

2. L'étude du marché du tourisme Algérien

2.1 L'évolution de la balance touristique

Les recettes du tourisme en Algérie sont moins que les dépenses. Ce qui prouve la faible participation au BIP national (voir le tableau n° 3).

En plus, le poste « voyages » de la balance touristique a dégagé des recettes de 215,3 millions \$ en 2006, soit une croissance de 3% par rapport à 2005 (184,3 millions \$).

La balance touristique reste déficitaire. Le déficit de la balance va en s'accroissant entre 2000 et 2005, il connaît cependant un recul en 2006 de l'ordre de 22% en moyenne.

Tableau n° 3 : évolution de la balance touristique - poste voyages en Algérie (en millions de dollars)

| Année | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|--------------------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|
| Recettes du tourisme récepteur | 80 | 102 | 100 | 111 | 112 | 178,5 | 184,3 | 215,3 |
| Dépenses du tourisme émetteur | 250 | 193 | 194 | 248 | 255 | 340,9 | 370 | 380,7 |

Source : Banque d'Algérie, 2007

2.2. Les touristes étrangers

Actuellement l'Algérie ne reçoit que 1% de la fréquentation touristique en Méditerranée, l'Algérie a accueilli 1 740 000 touristes en 2007, ce qui représente une croissance de l'ordre de 6.5 % par rapport à l'année 2006. Les touristes étrangers représentent quant à eux 511 000 visiteurs par an.

Les pays émetteurs sont principalement la France avec 170 000 touristes (hausse de + 5.7% par rapport à 2006), suivie de l'Espagne, l'Italie et le Royaume uni pour l'Europe, la Tunisie (108 900 touristes), et le Maroc, suivi de l'Égypte et de la Turquie.

Une augmentation des touristes était enregistrée en 2007, soit :

- 1.230.000 algériens résidents à l'étranger, représentant 71% du flux touristique total. L'évolution est de l'ordre de 6%
- 511.000 étrangers, donc une hausse de 7% (Les étrangers représentent 29% du total des touristes).

➤ Les motifs du séjour des étrangers en Algérie

Dans l'ordre ce sont les loisirs, la détente et les affaires qui constituent les motifs de déplacement de touristes vers l'Algérie;

- Loisirs et détente: 326.000 touristes, soit 64% du total des touristes étrangers.
- Affaires: 153.000 touristes, soit 30% du total des touristes étrangers.
- Missions: 32.000 touristes, soit 6% du total des touristes étrangers.

La hausse enregistrée dans le nombre de touristes étrangers a été motivée pour l'année 2007, par les visites en missions, ces dernières ont connu une augmentation remarquable de 186.93%, leur nombre n'a pas dépassé 11.065 touristes à fin 2006, soit une différence de 20.684 touristes par rapport à l'année 2007

Les principaux pays de provenance des touristes étrangers par ordre d'importance:

- La France, avec 170 000 touristes soit une hausse de 5,7% ;
- La Tunisie, avec 108 900 touristes soit une régression de 9.6%.

Tableau n° 4 : Nombre de nuitées de non résidents dans les hôtels algériens

| Année | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|------------------|---------|---------|---------|---------|
| Total Monde | 483 332 | 528 591 | 573 855 | 595 747 |
| Union Européenne | 195 682 | 190 557 | 164 386 | ... |
| Amérique du Nord | 12 022 | 11 823 | ... | ... |
| Amérique Latine | 1 569 | 1 506 | ... | ... |
| Asie | 37 915 | 39 125 | 55 264 | 73 759 |
| Afrique | 92 418 | 74 812 | 67 702 | 70 647 |

Source : ONS, 2009

Selon tableau n° 4, si on prend l'année 2007, on constate que le nombre des nuitées représente 32.98 % des touristes, ce qui donne que les recettes du tourisme ne sont pas garanti par presque 70% de touristes. Ainsi les nuitées venant de l'Europe sont en diminution continue (- 26171 nuitées en 2008 par rapport à 2007).

L'Algérie veut s'intégrer à la mondialisation par l'appui des investissements étrangères, mais vu la lourdeur des procédures administratives, un grand nombre des investisseurs sont retourné chez eux (par ce que chez les pays développés le facteur temps est très important). Ainsi la crise économique mondiale de 2008 a influencée négativement sur les investissements étrangers.

Par ailleurs, le nombre des nuitées de l'Afrique sont en dissemblance, on constate un abaissement entre 2006 et 2007 (- 7110 nuitées), et un redressement en 2008 (+ 2945 nuitées par rapport à 2007).

Selon le tableau n° 4 toujours, les nuitées de l'Asie sont en augmentation, à cause des investissements dans le domaine de bâtiments et de travaux publique surtout et en raison de la commercialisation des produit chinois dans le marché algérien.

Il est à noter qu'on doit garder au moins le même nombre de touristes (une clientèle constante et en augmentation continu), pour éviter les augmentations et les abaissements proportionnels des flux touristiques, il faut maitriser les données du marché touristique algérien, et les produits de qualité demandés par les touristes contemporains surtout ceux venants des pays développés.

Les investisseurs étrangers, principalement français, sont en cours de développement pour dominer le marché et axé principalement sur une clientèle d'affaire¹.

Une première campagne de publicité dédiée à l'industrie a été réalisée pour attirer les investisseurs et la clientèle étrangères, ainsi que des mesures concrètes telles que conférences, salons professionnels ou commissions².

Les principaux concurrents sont les pays du pourtour méditerranéen dont la majorité a développé une économie fortement basée sur le secteur du tourisme.

➤ **Les attentes de la clientèle internationale**

Concernent la réalisation « intellectuelle », la « valorisation » et le « ressourcement » à travers les vacances et les loisirs. Et cela signifie notamment :

- La découverte culturelle. Ex : visites sites « culturels », musées, circuits, ...etc ;
- Le ressourcement, et le « bien-être » personnel ou familial. Ex : thermoludisme, balnéothérapie, ..etc
- La recherche de l'authenticité à travers l'écotourisme et la découverte des grands espaces. Ex : circuits « désert », randonnées, promenades ;

Cela, sans négliger que le nouveau moteur du tourisme est un bon rapport « qualité/prix ».

2.2. Les touristes algériens (l'Algérie est une région émettrice des touristes)

Les déplacements des touristes nationaux vers l'étranger connaissent une hausse en 2007 :

- 1.5 millions d'algériens se sont rendus à l'étranger, soit un accroissement de 11% par rapport à 2006. (1.350.000 voyageurs). Et cela contre 1,741 millions de touristes ayant visité l'Algérie.

➤ Donc, le flux des entrées des touristes (1.741.000 / 1.500.000) a dépassé celui des sorties des nationaux.

Ces chiffres augurent-ils d'une inversion de la tendance ? L'Algérie deviendrait progressivement pays récepteur.

Les pays de destination sont, par ordre d'importance tout autant que les pays de provenance : la Tunisie et la France, mais dans un ordre inverse.

Tunisie : 686.000 Algériens, avec une hausse de 7.5%.

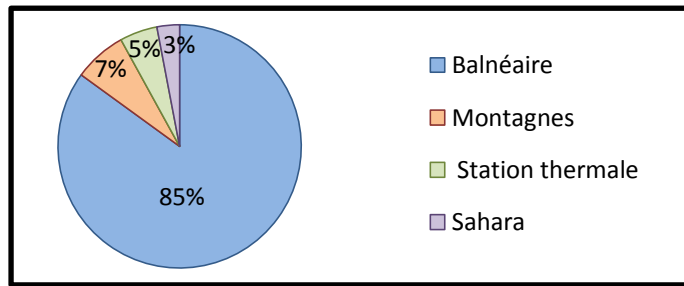
France : 384.000 Algériens, soit une hausse de 21,6%.

Il est à noter que pour les algériens, les avantages de la Tunisie sont :

- l'absence de visa,
- la proximité géographique,
- l'offre de produits touristiques variés et adaptés à toutes les bourses.
- les équipements correspondant au standard international.

¹ Bladi.net (<http://www.bladi.net>)

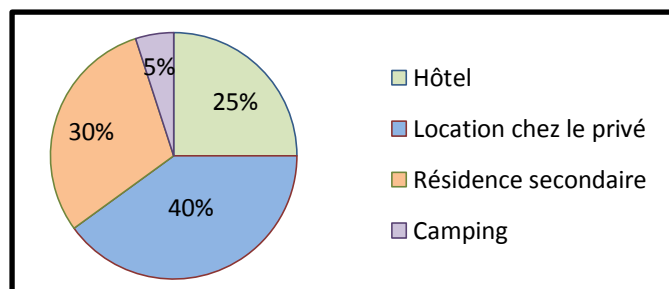
² Les NTIC au service du tourisme (<http://www.lequotidien-oran.com>)



Graphique n° 4 : La nouvelle approche qualitative de la demande nationale
Source : SDAT 2025

Il est à signaler que les caractéristiques des touristes algériens (nationaux) sont :

- ✓ Le type de vacances recherché pour le bord de mer représente 85% des demandes
- ✓ L'hébergement des touristes algériens consiste en priorité la location chez le privé.



Graphique n° 5 : L'hébergement des touristes algériens
Source : SDAT 2025

- ✓ Le budget de vacances pour une famille algérienne de 2 à 5 personnes est de 30 000 à 50 000 DA, par rapport à un européen qui spécialise un budget de 1 à 1,5 mois de salaire.
- ✓ Les vacances « en famille élargie », par exemple : une offre adaptée en termes d'hébergement bon marché de qualité satisfaisante ;
- ✓ Les multiples besoins touristiques adaptés au niveau de vie et aux caractéristiques démographiques de la population et aux nouvelles attentes en termes de modernité, urbanité et de loisirs à des fins de détente et surtout de divertissement, il s'agit notamment de :
 - « fun shopping », exemple : centres commerciaux modernes,
 - produits « balnéaires », tels que les stations balnéaires « bon marché » de bonne qualité. Dont il est à noter la forte concurrence de la Tunisie.
 - produits « loisirs » adaptés aux clientèles jeunes, en particulier les enfants et les adolescents, par exemple : espace de loisirs aquatique, parc de loisirs, mini golfs, fête foraine ...
 - produits de soins et de santé et de tourisme culturel déjà ancrés depuis de longtemps dans la culture algérienne.

2.4. Les touristes algériens résidents à l'étranger

Les Algériens établis à l'Étranger : 71% des entrées ont été enregistrées sur le territoire national en 2007
Soit 1 230 000 sur un flux total de 1 741 000

- plus de 1 million de visiteurs en 2007, sont des algériens résidents à l'étranger.
- La croissance de ces derniers est élevée en 2007, atteignant 6% comparativement à 2006
- A horizon 2015, l'Algérie escompte un doublement du nombre d'arrivées des algériens résidents à l'étranger. Ils sont estimés à près de 3 millions en 2025.
- La demande porte essentiellement sur le produit balnéaire.

3. Les points forts de l'offre touristique algérienne

Les points forts se résument à travers les caractéristiques suivantes :

- important réseau d'infrastructures aéroportuaires et routières (autoroute, rocade ferroviaires, métro, tramway, barrages, transferts hydrauliques, centrales électriques, réseaux TIC...)
- beauté, richesse, diversité des paysages et sites naturels vierges soit un désert qui représente près de 80% du territoire.
- sources thermales au nombre de 240.
- potentiel touristique important et diversifié mais largement sous-exploité.
- confort climatiques
- monuments et sites classés au patrimoine mondial
- formes de tourisme multiples
- prix attractifs et compétitifs à l'international
- patrimoine riche et varié
- disponibilité de produits de consommation divers et bon marché
- marché de l'artisanat traditionnel en cours de structuration
- la proximité des principaux marchés émetteurs (l'Europe et notamment la France).

4. Les faiblesses de l'offre touristique algérienne

L'offre touristique algérien se caractérise par :

- un déficit qualitatif et quantitatif des hébergements touristiques, notamment balnéaires, climatiques et sahariens,
- une prépondérance de l'hôtellerie urbaine peu éligible, en l'état actuel des installations et des équipements, au classement,
- insuffisance de l'hôtellerie moyenne de gammes 2 et 3 étoiles pour l'ensemble des créneaux du tourisme,
- un secteur thermal et de thalassothérapie très peu développé malgré l'existence d'un fort potentiel (plus de 200 sources recensées et un littoral de plus de 1200 km),
- absence d'une culture touristique,
- un environnement peu attractif pour le touriste (faiblesse des manifestations et fêtes, horaires de travail des lieux de détente et de loisirs inadaptés, faiblesse de l'hygiène publique...),
- personnel peu qualifié et faiblesse du niveau des prestations,

-
- moyens de promotion et de communication insuffisants au niveau interne et externe,
 - faible niveau d'exploitation touristique des sites culturels,
 - inadaptation des programmes de vol aux flux touristiques
 - faiblesse de l'implication du mouvement associatif dans l'animation des manifestations locales
 - le manque d'aménagement des ZET, l'inexpropriation de la majorité des terrains privés, et la prolifération des habitats illicites à l'intérieur de ces zones touristiques.

Selon une récente étude présentée lors des assises nationales du tourisme en février 2008, la destination Algérie souffre d'un déficit en termes de capacité d'accueil, de structures hôtelières, de restauration de qualité et de qualification des personnels du secteur, ainsi que d'une insuffisance dans la production et le référencement du produit touristique. Le potentiel du pays s'avère en définitive largement inexploité.

5. Les risques aggravant le tourisme et la destination Algérie

Les risques qui peuvent freiner le développement du tourisme national sont connus, beaucoup sont communs à l'ensemble des pays touristiques, on relève sept risques susceptibles d'affecter la mise en tourisme de l'Algérie :

- l'insécurité des années 1990 ;
- le prix du transport et l'incapacité à fournir un transport quantitativement et qualitativement adapté,
- la compétitivité des autres destinations,
- l'incapacité à s'adapter au poids croissant des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans le secteur du tourisme (le secteur de la banque, le secteur du voyage, ..etc),
- les problèmes de visa et les formalités d'entrée excessives au niveau des plates-formes d'entrée sur le territoire,
- le manque d'informations, de marketing et la faiblesse de l'image de la "Destination Algérie",
- le manque de fluidité du système bancaire et de change.

6. La stratégie pour la relance du tourisme algérien

En vue de combler le déficit infrastructurel et de répondre aux différents segments de la demande touristique, l'effort portera sur le développement des formes de tourisme¹ :

- **Le tourisme d'affaires et de congrès** (qui stimule les autres formes de tourisme)

Ce type de tourisme, en pleine expansion au plan international et représentant une part appréciable dans les recettes des pays récepteurs de touristes, est appelé à se développer davantage dans notre pays en raison d'une part, de l'intensification des activités économiques et sociales, et d'autre part, de la densification des échanges et des relations avec l'extérieur induites par l'ouverture à l'économie de marché.

Il faut noter qu'un touriste d'affaires dépense en général 2,5 à 3 fois plus qu'un touriste d'agrément. Les capacités actuelles, limitées quantitativement et concentrées dans quelques grandes villes, sont loin de répondre à cette demande. La forte évolution de ce segment de clientèle constitue une opportunité pour l'investissement national et international.

¹ Politique de développement du secteur du tourisme, Horizon 2015, Mars 2006.p 7

- Le tourisme saharien

Ce type de tourisme constitue, de par ses spécificités, un atout majeur pour le développement durable et responsable. Il est prisé par une clientèle avertie dont les motivations sont d'ordre culturel. La recherche de l'aventure, de la découverte et de l'évasion sont d'autres motivations auxquelles répond parfaitement le désert algérien dont la fréquentation doit obéir à des mesures rigoureuses de protection et de préservation.

La reprise depuis 1999 de la fréquentation touristique du Sud (notamment dans les régions de Tamanrasset et de Djanet) augure d'un bon avenir pour le tourisme saharien.

Pour la seule région de Tamanrasset, plus de 18.000 touristes ont été comptabilisés, à mars 2006. Avec une moyenne de 15.000 touristes par pôle touristique et par saison, il est permis de tabler, à moyen terme sur 75.000 touristes, pour les cinq pôles du Sud -Tamanrasset, Djanet, le Touat (Adrar et Timimoun), les oasis de Biskra, Ghardaïa, Ouargla et Bou Saada ainsi que celles de la Saoura (Bechar, Taghit, Beni Abbes) - ¹.

- Le tourisme balnéaire

Le tourisme balnéaire constitue un vecteur de développement tant du tourisme des nationaux que du tourisme international. La destination « mer » est prépondérante dans le choix des nationaux en période estivale ainsi que de notre communauté établie à l'étranger.

La situation géographique du pays avec un littoral de 1200 kms place le tourisme balnéaire comme produit touristique dominant pour la demande interne et externe (selon le rapport de la stratégie du tourisme à l'horizon 2015). C'est pourquoi, le développement de ce type de tourisme est impératif, pour permettre à notre pays de bien se positionner par rapport aux autres destinations méditerranéennes.

Plus de 125 millions d'estivants ont fréquenté, au 30 septembre 2005, les 295 plages ouvertes et autorisées à la baignade. Ce tourisme interne constitue actuellement le premier marché, très loin devant les autres formes de tourisme. L'activité a créé 16.000 emplois durant les quatre mois de la saison estivale¹.

L'application de la réglementation relative à la concession des plages aura certainement pour effet d'impulser des investissements en matière d'aménagement des espaces et de renforcement des équipements balnéaires

Par ailleurs, l'amélioration de la qualité des équipements existants et des prestations ainsi que le développement de nouvelles infrastructures adossées à des actions de promotion adéquates permettront de conquérir des parts du marché international sur le produit balnéaire.

- Le tourisme thermal

Malgré l'existence d'un potentiel hydrothermal considérable, constitué de près de 200 sources recensées au titre du bilan thermal et de nombreux sites à vocation touristique tout le long du littoral algérien, les infrastructures utilisant l'eau souterraine thermale ou l'eau de mer, pour la thalassothérapie et la balnéothérapie, demeurent nettement insuffisantes en plus d'être vétustes.

Outre les effets socio-économiques et thérapeutiques reconnus du thermalisme, ce type de tourisme, fort apprécié des familles algériennes, contribue à l'amélioration de la santé des citoyens et, par là même, à la réduction des dépenses de santé publique.

¹. Ministère du tourisme. Politique de développement du secteur du tourisme, horizon 2015. Mars 2006. P 16

Dans une perspective de développement de l'activité thermique et de thalassothérapie, le secteur veillera à créer les conditions nécessaires à la promotion des investissements dans ce domaine.

Dans ce cadre, il est prévu l'actualisation du bilan thermal en association avec les secteurs concernés, notamment la santé et les ressources en eaux ; ce document sera l'instrument de mise en œuvre d'une véritable relance de l'activité thermique qui demeure un levier économique appréciable, créateur d'emploi et facteur d'amélioration de la productivité des personnes ayant suivi des cures.

- Le tourisme culturel et culturel

Les atouts de l'Algérie, terre d'échanges et carrefour de civilisations, permettent le développement d'une offre touristique à caractère culturel et culturel compétitive et diversifiée, intégrant le patrimoine préhistorique (l'Homme de Palikao : Tighennif), les vestiges archéologiques (2^{ème} patrimoine romain), les monuments et édifices historiques et culturels, dont certains classés au patrimoine universel, les gravures rupestres, les fêtes et traditions locales, les arts populaires, la gastronomie et les jeux traditionnels.

L'existence de thèmes porteurs avec les tombeaux et les mausolées des saints de larges communautés dans le monde : Saint Augustin à Annaba pour les catholiques du monde méditerranéen, Sidi Tidjani à El Abiodh Sidi Cheikh pour les communautés Tidjania de l'Afrique occidentale, , Sidi Boumediene pour les Soufis à Tlemcen, les communautés Ibadites à Ghardaïa, Meghili à Timokten, Adrar et sa notoriété auprès des populations et des communautés Haoussa du nord Nigeria. Ces produits sont adaptés à l'évolution de la demande touristique internationale portant de plus en plus sur des produits à caractère culturel et culturel.

- Le tourisme sportif, de détente et de loisirs

Ce type de tourisme constitue un support au développement des activités destinées particulièrement aux jeunes, fervents des échanges et des activités sportives et de loisirs, ainsi qu'aux touristes à la recherche de détente et de bien-être.

Dans ce domaine, une multitude d'activités touristiques peut être développée en direction des jeunes, des équipes sportives et des touristes étrangers. Il s'agit notamment des activités liées aux compétitions nationales et internationales, au climatisme, à la chasse, à la pêche et la plongée sous-marine, à la spéléologie, à la plaisance et aux croisières, aux randonnées, à l'escalade de montagnes et aux découvertes.

Les infrastructures destinées à ce type de tourisme peuvent être optimisées à travers les séjours de préparation et d'acclimatation des élites sportives nationales, locales et étrangères.

- à l'intégration des activités touristiques dans les instruments d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

7. La gestion touristique en Algérie

Les conditions sociales, économiques, spatiales et environnementales qui agitent aujourd'hui le secteur du tourisme exigent une prise en charge intégrée de la politique nationale de développement d'un tourisme durable.

La démarche ne peut plus être empirique, mais relever d'une méthodologie de planification rationnelle.

Si malgré les grands projets réalisés après l'indépendance, l'Algérie est encore déclarée débutante en matière de tourisme, alors elle est obligée d'observer et de refléter les leçons des pays voisins.

7.1. Analyse de la réglementation relative au tourisme et la préservation des zones littorales en Algérie

La gestion du tourisme en Algérie se fait à travers les dispositions juridiques dont les plus importants sont :

➤ **Les lois**

- Loi n° 03-03 du 17/02/2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques.
- Loi n° 03-01 du 17/02/2003 relative au développement durable du tourisme.
- Loi n° 03-02 du 17/02/2003 fixant les règles générales d'utilisation et d'exploitation touristique des plages.
- Loi n° 02-02 du 15/02/2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.

➤ **Les arrêtés interministériels**

- Arrêté interministériel du 27/12/2004 fixant les caractéristiques ainsi que les indications portées sur les panneaux de classement des établissements hôteliers.
- Arrêté interministériel du 9 juillet 2006 fixant la composition et les modalités de fonctionnement de la commission centrale d'élaboration du projet de schéma directeur d'aménagement touristique.

➤ **Les décrets exécutifs**

- Décret exécutif n° 04-81 du 14/03/2004 fixant les modalités de mise en place de la banque de données du tourisme.
- Décret exécutif n° 04-111 du 13/04/2004 fixant les conditions d'ouverture et d'interdiction des plages à baignade.
- Décret exécutif n° 04-112 du 13/04/2004 fixant les missions, l'organisation et les modalités de fonctionnement de la commission chargée de proposer l'ouverture et l'interdiction des plages à la baignade.
- Décret exécutif n° 06-351 du 5 octobre 2006 fixant les conditions de réalisation des voies carrossables nouvelles parallèles au rivage,
- Décret exécutif n° 07-23 du 28 janvier 2007 fixant les modalités de rétrocession ou de concession des terrains situés à l'intérieur des zones d'expansion et sites touristiques.
- Décret exécutif n° 04-113 du 13 avril 2004 portant organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral,
- Décret exécutif n° 06-424 du 22 novembre 2006 fixant la composition et le fonctionnement du conseil de coordination côtière conformément aux dispositions de l'article 34 de la loi n° 02-02, le conseil a pour objet de mobiliser l'ensemble des moyens requis pour la protection des zones littorales ou côtières sensibles ou exposées à des risques environnementaux particuliers. Ainsi la délimitation des zones littorales
- Décret exécutif n° 07-206 du 30 juin 2007 au fixant les conditions et les modalités de construction et d'occupation du sol sur la bande littorale, de l'occupation des parties naturelles bordant les plages et de l'extension de la zone objet de non-aedificandi, Donc les modalités d'occupation et/ou de réalisation de

constructions dans les espaces du littoral (de trois kilomètres) se font sur la base d'une étude dénommée "étude d'aménagement du littoral".

Ces décrets sont promulgués pour faciliter l'application de la loi 02-02 relative à la protection et la valorisation des zones littorales.

Il est à signaler que la loi n°03-01 du 17/02/2003 relative au développement durable du tourisme fait notamment référence à la loi n°01-20 du 12/12/2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire et à la loi n°02-02 du 05/02/2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral. Ce qui fait la nécessité selon la loi d'une coordination entre les services de l'urbanisme, du tourisme et de l'environnement pour une gestion durable des zones touristiques littorale et leurs préservation et valorisations.

La lecture des textes réglementaires révèle en effet quelques contradictions touchant notamment les délimitations spatiales des ZET, car, la loi n° 03-03 du 17/02/2003 relative aux zones d'expansion touristiques, rend obligatoire la compatibilité des aménagements de ces zones avec le cadre juridique de protection de l'environnement ¹ du littoral et du patrimoine culture (Article 5 de la loi n° 03-03).

Les premières assises nationales sur les perspectives de développement du tourisme (1997) ² avaient déjà souligné la grande difficulté d'acquisition, de gestion, de préservation et de conservation du domaine foncier touristique. Elles recommandaient entre autre l'intégration des aménagements touristiques dans le cadre de l'aménagement territorial et urbain ainsi que l'élaboration d'outils spécifiques de maîtrise et de gestion du foncier touristique par la création d'une agence nationale de développement touristique (ANDT).

C'est aujourd'hui chose faite : deux lois ³ essentielles ont été promulguées et l'ANDT a vu le jour en 2003 (Art 20 de la loi n° 03-01).

Le contenu de la loi enferme le souci d'un usage rationnel du patrimoine foncier touristique, son intégration au schéma d'aménagement territorial, la préservation du patrimoine naturel et culturel et le maintien des spécificités architecturales locales (Art 1 de la loi 03-03).

7.2 Le foncier touristique

Le foncier touristique en Algérie concerne les ZET (zone d'expansion touristique) et les sites touristiques. Donc, les ZET sont considérées comme toutes régions ou étendues de territoire jouissant de qualités ou de particularités naturelles, culturelles, humaines et créatives propices au tourisme, se prêtant à l'implantation ou au développement des infrastructures touristiques et pouvant être exploitées pour le développement d'une ou de plusieurs formes rentables de tourisme.

Selon l'article 3 de la loi n° 03-01 du 17 février 2003, le site touristique signifie tout paysage ou lieu présentant un attrait touristique par son aspect pittoresque, ses curiosités, ses particularités naturelles ou les constructions y édifiées, auquel est reconnu un intérêt historique, artistique, légendaire ou culturel, et qui doit être valorisé dans son originalité et préservé tant de l'érosion que des dégradations

² Les perspectives de développement du tourisme à l'horizon 2005, ministère du tourisme et de l'artisanat, Alger, novembre 1997

³ La loi n° 03-01 du 17 février 2003 relative au développement durable du tourisme, et la loi 03-03 relative aux zones d'expansion et sites touristiques

du fait de la nature ou de l'homme.

Selon l'article 5 de la loi n° 03-03 du 17 février 2003, le développement et l'aménagement des zones d'expansion et sites touristiques doivent être compatibles avec les législations relatives à la protection de l'environnement et du littoral et celle relative à la protection du patrimoine culturel lorsque lesdits espaces intègrent un patrimoine culturel classé. De ce fait, toute utilisation ou exploitation des zones d'expansion et sites touristiques qui ont pour but d'altérer leur vocation touristique sont interdites (Article 7). L'occupation et l'exploitation des terrains situés à l'intérieur de ces zones et sites doit être conforme aux règles d'aménagement et d'urbanisme (Article 10).

Le foncier touristique constructible est constitué de terrains prévus à cet effet par le plan d'aménagement touristique. Il comprend les terrains appartenant au domaine national public et privé et ceux appartenant aux particuliers. L'état peut exercer un droit de préemption à l'intérieur des zones d'expansion et sites touristiques.

Selon l'article 22 de la loi n° 03-03, Ce foncier peut être acquis auprès des particuliers conformément à un accord amiable entre les parties, et lorsque le recours à tous les autres moyens a abouti à un résultat négatif, l'état, à la demande du ministre chargé du tourisme, peut procéder à l'acquisition des terrains, par l'expropriation pour cause d'utilité publique.

A l'intérieur des ZET et sites touristiques, la délivrance du permis de construire est soumise à l'avis préalable du ministère chargé du tourisme et en coordination avec l'administration chargée de la culture, lorsque ces zones comprennent des sites culturels classés.

Les programmes de développement des activités touristiques doivent être mis en œuvre en priorité dans les zones d'expansion touristique. L'état prend en charge les frais inhérents à l'élaboration des études et des travaux d'aménagement et à la réalisation d'infrastructures de ces zones (Art 7 de la loi n° 03-01).

7.3. L'aménagement touristique

Selon l'article 3 de la loi n° 03-01, l'aménagement touristique signifie l'ensemble des travaux de réalisation des infrastructures de base pour les espaces et les étendues destinées à accueillir des investissements touristiques. Il est matérialisé par des études qui fixent la nature des aménagements et la typologie des activités des infrastructures projetées.

L'aménagement touristique concourt :

- au développement harmonieux des infrastructures et des installations touristiques, à l'exploitation rationnelle et à la protection des zones d'expansion et sites touristiques.

7.3.1. Les instruments de planification touristique

7.3.1.1. Le SDAT 2025 (stratégie nationale du tourisme à l'horizon 2025)

Le schéma directeur d'aménagement touristique « SDAT » 2025 constitue le cadre stratégique de référence pour la politique touristique de Schémas directeurs d'aménagement d'aires métropolitaines l'Algérie.

Ce schéma s'est fixé trois étapes majeures : à court terme (2009), à moyen terme (2015) et à long terme (2025). Le SDAT 2025 définit, également, les instruments de sa mise en œuvre et il précise les conditions de sa faisabilité.

Le SDAT exprime donc le choix résolu de l'Algérie de promouvoir et de mettre en valeur le potentiel naturel, culturel et historique avec pour objectif faire de l'Algérie une destination touristique dans l'espace Euro Méditerranéen.

Cette stratégie est articulée autour des pôles d'excellence touristique où 172 sites sont sélectionnés pour être réservés exclusivement au développement touristique.

Un décret exécutif les définit sous forme de zones d'expansion touristiques (ZET), soit un portefeuille foncier d'environ 48 500 hectares. Un échantillon de 22 ZET a fait l'objet d'études préliminaires d'aménagement. Il est par ailleurs, utile de rappeler que l'essentiel de ces ZET prioritaires sont littorales. Les pôles d'excellence touristique (POT) remplissent deux fonctions : structurer le territoire algérien dans les zones de ces pôles et l'émergence de la destination Algérie en travaillant son image dans le cadre d'une politique volontariste inscrite indiscutablement dans le cadre du développement durable.

Dans la perspective de ces pôles d'excellence touristique¹, la zone côtière algérienne se structure à l'intérieur de trois secteurs géographiques².

Dans le cadre de la stratégie nationale de développement du secteur touristique à l'horizon 2025, deux objectifs ont été assignés aux écosystèmes, en particulier la protection, la réhabilitation et la valorisation des écosystèmes. Ainsi, l'intégration de cet objectif dans la politique d'aménagement du territoire. Ces deux objectifs sont, également, inclus dans la stratégie de préservation et de mise en valeur du littoral ainsi que dans la stratégie de préservation et de mise en valeur des aires protégées.

Il est également fixé deux objectifs, dans le cadre du SDAT 2025, concernant le patrimoine culturel, en particulier sa protection et sa valorisation ainsi que son utilisation en tant que facteur de développement durable des territoires. Le développement du tourisme durable doit, par conséquent, tenir compte de la carte nationale du patrimoine culturel, et le volet indissociable de la formation et de la sensibilisation à la protection du patrimoine culturel.

7.3.1.2. Les plans d'aménagement touristique (PAT), pour la gestion des ZET au niveau local

Ces plans sont les repères de tout plan d'aménagement de ZET.

Le PAT est constitué de documents graphiques (plans techniques et aménagements des infrastructures de base) et d'un règlement. Il doit être élaboré par l'administration chargée du tourisme³ et approuvé par voie réglementaire.

¹ 07 pôles d'excellence touristiques sont identifiés par le SNAT 2025

² (1) le Pôle Touristique d'Excellence Nord-Est (POT N.E) : englobe la zone côtière des wilayas d'Annaba, d'El Taref et de Skikda ; (2) le Pôle Touristique d'Excellence Nord - Centre (POT N.C) : englobe la zone côtière des wilayas d'Alger, de Tipasa, de Boumerdès, de Blida, de Chlef, de Tizi Ouzou, et de Bejaïa ; (3) le Pôle Touristique d'Excellence Nord- Ouest (POT N.O) : englobe la zone côtière des wilayas de Mostaganem, d'Oran, d'Ain Témouchent et de Tlemcen.

³ Art 12 de la loi 03-03 relatif aux zones d'expansion et sites touristiques

Selon l'article n° 15 de la loi n° 03-03 relative aux zones d'expansion et sites touristiques, l'objet du PAT est :

- La délimitation des zones urbanisables, constructibles, et les zones à protéger
- La détermination du programme d'activités réalisé
- La détermination des fonctions compatibles et des investissements correspondants
- la définition des aménagements structurants à réaliser,
- en cas de besoin, l'élaboration de parcellaire destinés aux projets à entreprendre ".

Les ZET élaborées par l'ANDT se réfèrent au « PAT » obligatoirement. A l'intérieur de leur périmètre, les parties aménageables font l'objet d'un cahier de charges dirigeant leur plan d'occupation du sol (POS).

La loi précitée précise clairement que le foncier touristique constructible " comprend les terrains appartenant au domaine national public ou privé " (Art. 20) sur lequel " l'état peut exercer un droit de préemption " (Art. 21). Le plan d'aménagement touristique s'inscrit dans le cadre des instruments d'aménagement du territoire et de l'urbanisme (Art 13 de la loi 03-03). De ce fait il vaut permis de lotir pour les parties constructibles.

7.4. Les intervenants en matière de la gestion du tourisme

7.4.1. Au niveau national

7.4.1.1. L'agence nationale de développement du tourisme (ANDT)

L'ANDT est chargé de la mise en œuvre et du suivi du développement touristique. Ainsi, la gestion, le développement, l'utilisation rationnelle et la préservation du foncier touristique, notamment l'acquisition, l'aménagement, la promotion, la rétrocession ou la location aux investisseurs des terrains situés dans les zones d'expansion et sites touristiques destinés à la réalisation d'infrastructures touristiques (Art 18 de la loi 03-03). Donc, elle est chargée de la prise en charge des ZET à travers :

- l'élaboration des études d'aménagement,
- la réalisation de la viabilisation des zones aménageables,
- la rétrocession à titre onéreux ou la concession de terrains aux promoteurs d'infrastructures touristiques,
- l'élaboration des cahiers de charges relatifs au plan d'occupation du sol (POS) de la partie aménageable,
- le suivi et la réalisation des investissements touristiques,
- l'assistance et le conseil de l'administration du tourisme pour un développement harmonieux des infrastructures touristiques.

L'ANDT peut exercer un droit de préemption à l'intérieur des zones d'expansion et sites touristiques sur tout immeuble, ou construction réalisé dans le cadre de la présente loi situé à l'intérieur de la ZET, qui ferait l'objet d'une cession volontaire à titre onéreux ou gratuit (Art 21 de la loi 03-03). Ainsi les terres appartenant au domaine national privé situées à l'intérieur des ZET, nécessaires à la réalisation des programmes d'investissement prévus dans le plan d'aménagement touristique, sont cédées à l'agence nationale de développement du tourisme, conformément à un accord amiable.

7.4.1.2. L'office national du tourisme « ONT »

Le rôle de l'ONT, organe de promotion institutionnelle, est renforcé en vue d'une meilleure maîtrise des opérations de promotion, de marketing et de relations publiques.

L'office national de tourisme encadre la promotion touristique. La promotion peut être également assurée par les offices locaux du tourisme et les associations liées à l'activité touristique, ainsi que les représentations diplomatiques, consulaires et commerciales algériennes à l'étranger.

A ce titre, ces offices et associations peuvent bénéficier mesures d'encouragement édictées par l'état, les collectivités territoriales ou les organismes concernés¹.

La promotion touristique constitue l'instrument privilégié de valorisation du patrimoine et des potentialités et atouts touristiques. Elle porte, notamment, sur les études de marché, les programmes de communication et fait appel aux différentes formes de marketing telles que les foires, les publications et les médias spécialisés et aux techniques modernes de conception, de réalisation et de diffusion.

En effet, Il est important de souligner que la réussite d'une stratégie de promotion et de communication repose sur la qualité et la pertinence des actions que seul peut garantir un outil performant de conception, d'encadrement, de suivi et d'évaluation. C'est pourquoi, il est urgent de procéder à la révision du statut et au recentrage des attributions de cet organisme dans le but, notamment de :

- permettre d'attirer les compétences nécessaires à même de prendre en charge efficacement les missions qui lui sont dévolues en matière de promotion et de communication,
- privilégier les missions d'étude et de prospection,
- adapter les actions de promotion aux évolutions des marchés touristiques,
- impliquer davantage les opérateurs et les professionnels du tourisme dans la conduite d'opérations promotionnelles conjointes,
- utiliser les nouvelles techniques de communication et d'information.

7.4.2. Au niveau local

➤ La direction du tourisme au niveau de la wilaya

Les services de la direction du tourisme veillent sur la prise en charge plus efficiente de leurs missions d'animation, d'appui, d'encadrement, de promotion et de contrôle des activités touristiques. Tel que :

- Contrôle et suivi des hôtels et agences du tourisme
- Promotion pour l'investissement
- Accompagnement des porteurs de projet (vérification selon un cahier des charges puis envoi au Ministère pour accord)
- Aménagement et gestion des ZET et des sites touristiques qui doivent intervenir conformément aux prescriptions du PAT².

Les prestations de services et les activités touristiques doivent répondre aux normes de qualité, de classement et d'exploitation. A ce titre, la direction du tourisme, en coordination avec les institutions

¹ Art 26 de la loi n° 03-01

² Article 12 de la loi n° 03-03 du 17 février 2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques

concernées, doit œuvrer à la réhabilitation de la fonction de contrôle des activités touristiques et des conditions de son exercice¹.

➤ **Les offices locaux et associations du tourisme**

Ils sont chargés de la promotion, l'information, l'animation et la vente de prestations (type manifestations folkloriques ou méharées) avec des agences qui rétrocèdent des commissions.

Toute association légalement constituée, qui se propose, conformément à son statut, d'agir pour la protection de l'environnement, de l'urbanisme et des monuments culturels, historiques et touristiques, peut se porter partie civile en ce qui concerne les infractions observés (Article 41 de la loi n° 03-03).

➤ **La direction de l'environnement**

Selon la loi 02-02 et la loi 03-10 relative a la protection de l'environnement dans le cadre de développement durable Elle contrôle les aménagements et les constructions au niveau du littorale, et implique des études d'impacte sur l'environnement pour les établissements hôtelière, et celles liées à l'activité touristique (port de plaisance, station balnéaire, complexes touristiques, ..).

7.4.2.4. A l'échelle des collectivités locales

La mise en œuvre de la stratégie nationale de développement du tourisme, s'appuie principalement sur la participation et l'implication de l'ensemble des acteurs locaux (collectivités locales, opérateurs, associations ...) autour de schémas de développement touristiques adaptés aux potentialités et richesses des différentes régions.

Selon l'article 30 de la loi n° 03-03, les collectivités locales veillent à la protection et à la valorisation des zones d'expansion et sites touristiques notamment :

- La lutte contre l'occupation illégale des terrains et les constructions illicites. Ils prennent à cet effet les mesures d'arrêt des travaux, de démolition et de remise en état des lieux dans le cadre de la législation et de la réglementation en vigueur,
- L'utilisation des zones d'expansion et sites touristiques conformément à leur vocation,
- La définition de mesures de protection et de promotion des zones d'expansion et sites touristiques en vue de leur développement.

¹ Art 23 de la loi n° 03-01

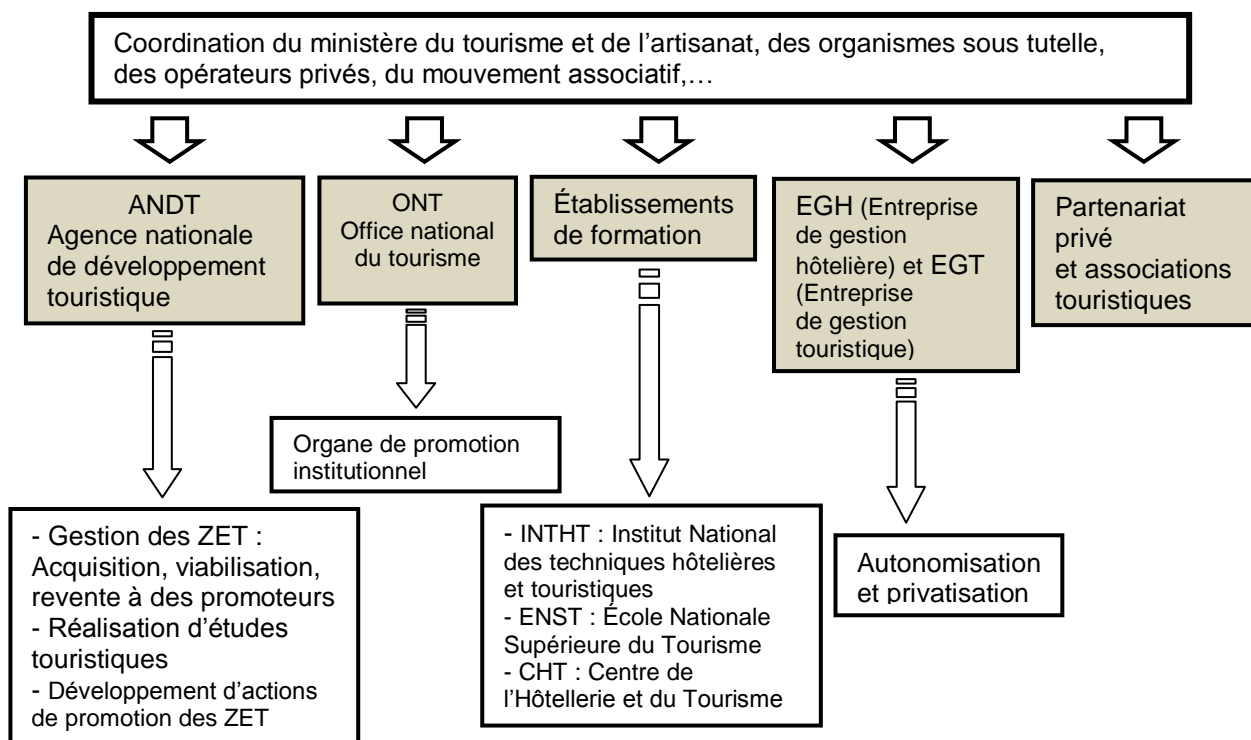


Schéma n° 2 : Les intervenants de la gestion touristique

Source : SDAT 2025

8. Les infractions et les sanctions concernant l'urbanisation des ZET

Selon la loi 03-03, du 17 février 2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques, les officiers et agents de police judiciaire, les inspecteurs du tourisme, les inspecteurs de l'urbanisme, les inspecteurs de l'environnement ont la mission de rechercher et de constater les infractions.

Dans le cadre de l'exercice de leurs missions, ils doivent notamment :

- accéder aux zones d'expansion et sites touristiques et aux chantiers de réalisation des infrastructures de base et de construction des équipements à l'intérieur de ces zones et de ces sites touristiques,
- vérifier les mesures de mise en œuvre des dispositions de la présente loi en matière de protection ; d'aménagement et d'exploitation des zones d'expansion et sites touristiques ;
- vérifier les documents relatifs aux opérations de concession et de cession de terrains touristiques aménagés, et les permis de construction prévus par la présente loi ;
- vérifier la conformité des travaux réalisés avec le plan d'aménagement touristique et le cahier des charges ainsi que les plans d'architecture approuvés préalablement par l'administration chargée du tourisme

La constatation de l'infraction donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal dans lequel l'agent verbalisateur, légalement habilité, relate avec précision les faits constatés et les déclarations reçues.

Le procès-verbal est signé par l'agent verbalisateur et par l'auteur de l'infraction. En cas de refus de signature du contrevenant, ce procès-verbal fait foi jusqu'à preuve du contraire. Puis il doit être transmis, selon le cas, au wali territorialement compétent ou à la juridiction compétente dans un délai n'excédant pas quinze (15) jours à compter du jour de la constatation de l'infraction.

En cas d'inobservation des prescriptions du plan d'aménagement touristique et du cahier des charges, l'administration chargée du tourisme met en demeure le contrevenant à l'effet de se conformer à ces prescriptions dans un délai qu'elle aura fixé.

En cas de travaux de construction entrepris en violation grave l'administration chargée du tourisme peut saisir la juridiction compétente à l'effet de prononcer, l'interruption des travaux soit pour la mise en conformité des ouvrages réalisés avec le plan d'aménagement touristique, soit pour la démolition des ouvrages en ordonnant le rétablissement des lieux dans leur état antérieur.

Il est puni toute personne qui aura délibérément altéré la qualité de l'environnement, à l'intérieur des zones d'expansion touristiques, et tout aménagement ou exploitation des zones d'expansion et sites touristiques en violation du plan d'aménagement touristique et des mesures de protection suivantes :

- L'occupation et l'exploitation des terrains situés à l'intérieur de ces zones et sites dans le respect des règles d'aménagement et d'urbanisme,
- La préservation des zones d'expansion et sites touristiques contre toutes les formes de pollution de l'environnement et de dégradation des ressources naturelles et culturelles,
- L'implication des citoyens dans la sauvegarde du patrimoine et des potentialités touristiques,
- L'interdiction de l'exercice de toute activité incompatible avec l'activité touristique.

La punitions est d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de cent mille dinars (100.000 DA) à trois cent mille dinars (300.000 DA) ou de l'une de ces deux peines. Et en cas de récidive, les sanctions sont portées au double.

Toute utilisation ou exploitation des zones d'expansion et sites touristiques qui ont pour but d'altérer leur vocation touristique sont interdites. La punition est d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de deux cent mille dinars (200.000 DA) à un million de dinars (1.000.000 DA) ou de l'une de ces deux peines, en cas de récidive, les sanctions sont portées au double.

Toute opération de vente ou de location de biens privés situés à l'intérieur des zones d'expansion doit être notifiée au ministère chargé du tourisme, pour permettre à l'agence nationale de développement du tourisme d'exercer le droit de préemption. Les contradicteurs de cette disposition devront être puni par une amende de cent mille dinars (100.000 DA) à trois cent mille dinars (300.000 DA).

L'emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de cent mille dinars (100.000 DA) à un million de dinars (1.000.000 DA) ou de l'une de ces deux peines, En cas de récidive, sanctions sont portées au double, sont confié aux infractions suivantes :

- le non respect des différents documents d'urbanisme et plans d'architecture approuvés par l'autorité compétente ;
- le refus de communiquer aux agents précités, les renseignements ou de les empêcher d'effectuer les contrôles ou les investigations prévues par la présente loi et les textes pris pour son application ;
- les fausses déclarations à l'occasion de l'accomplissement des procédures relatives à la succession, à l'achat, à la délivrance des permis de construire.

Malheureusement, aucune infraction n'est enregistrée ou effectuée sur terrain d'ou, la cause principale était le laisser-faire appliqué par les services responsables du contrôle et de sauvegarde des ZET.

9. Les contraintes de l'investissement touristique

Les contraintes auxquelles se heurte l'investissement touristique sont essentiellement de deux ordres :

- la non disponibilité d'un foncier touristique viabilisé et apte à recevoir des équipements hôteliers et touristiques
- l'inadéquation du mode de financement actuel avec les spécificités de l'investissement touristique, notamment en ce qui concerne les investissements hôteliers lourds (les hôtels de 4 et 5 étoiles, complexes touristiques de qualité, ...).

9.1. L'indisponibilité du foncier touristique

Selon le rapport de 2006 de la politique de développement du secteur du tourisme à l'horizon 2015, la question du foncier touristique nécessite l'adoption urgente d'une nouvelle approche de préparation, d'aménagement et de gestion des assiettes foncières situées dans les zones et sites touristiques (espaces classés, protégés et délimités territorialement au plan juridique et réglementaire).

Malgré l'existence d'un potentiel important de 172 zones d'expansion touristique, l'accès au foncier touristique reste la contrainte majeure pour l'investissement eu égard à la diversité des statuts des patrimoines intégrés dans ces zones (domaine national public, domaine national privé, propriétés privées) et aux difficultés inhérentes à l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives à leur mode de gestion (interprétation sectorielle des dispositions). Cette situation nécessite l'adoption de mesures concertées permettant au secteur une meilleure maîtrise du foncier touristique, notamment à travers l'outil institutionnel en charge de son aménagement et de sa gestion, à savoir l'Agence nationale de développement touristique « ANDT ». S'agissant de cette dernière, un décret exécutif relatif à l'exercice du droit de préemption sur les transactions foncières à l'intérieur des ZET a été pris en conseil du gouvernement en mars 2006.

Outre les dispositions législatives contenues dans la loi 03-01 du 17 février 2003 relative au développement durable du tourisme, la loi 03-03 du 17 février 2003 est spécifiquement consacrée à ces zones. En ses articles 20, 21 et 22, cette loi identifie le foncier touristique et fixe les modes de transfert des terrains au profit de l'ANDT.

Les difficultés d'application des dispositions relatives à la gestion de ce foncier expliquent que la quasi-totalité des projets réalisés ou en cours de réalisation sont situés en dehors de ces zones.

Aussi, afin de lever cette lourde contrainte, il est préconisé l'instauration d'une concertation étroite et active avec les départements ministériels concernés en vue de définir, de concert, le mode opératoire le mieux indiqué, au besoin par une modification des dispositions législatives et réglementaires, permettant un traitement souple et efficient de la question du foncier touristique.

En effet, l'acquisition de terrains ne doit pas être appréhendée sous l'angle de transactions strictement commerciales mais sous celui de l'incitation à l'investissement et de la viabilité économique et sociale du projet.

La mise à la disposition des investisseurs d'assiettes foncières aménagées et viabilisées, à des prix attractifs et différenciés en fonction des zones d'implantation, constitue un facteur d'incitation adéquat pour drainer l'investissement local et étranger, d'autant plus que des périmètres aménageables totalisant une superficie globale de 1.400 ha ont été dégagés suite aux études d'aménagement d'un premier lot constitué

de 22 ZET. Ainsi que les capacités d'accueil prévues dans ce programme seront de l'ordre de 53.000 lits auxquels s'ajouteront d'autres infrastructures commerciales et de loisirs.

Par ailleurs, dans le cadre du Plan complémentaire de soutien à la croissance, une enveloppe de 2,8 milliards de dinars a été accordée au secteur pour l'appui à l'aménagement de 42 ZET dont 20 en études et 22 en travaux de viabilisation. Cette enveloppe reste insuffisante au regard de l'ampleur du programme et ne représente que 4 % du coût estimatif. C'est pourquoi six (06) ZET seulement ont été retenues pour leur viabilisation partielle et vingt (20) autres en études d'aménagement.

Par ailleurs, au niveau des zones urbaines, très souvent la réalisation d'infrastructures hôtelières n'est, d'une manière générale, pas prévue au moment de l'élaboration des POS.

9.2. L'inadéquation du mode de financement des investissements hôteliers lourds

Le manque d'une stratégie nationale pour le financement des investissements lourds, est interprété sur le terrain par le manque au niveau des hôtels de luxe (4 et 5 étoile) ce qui inverse les tendances mondiale concernant le concept le tourisme de qualité et la notion qualité/ prix (expliqués dans le chapitre I) pour le développement d'un tourisme durable, et rentable, en garantissant au moins une clientèle constante et à l'esprit d'augmenter le flux des touristes graduellement au cours du temps.

10. Réalité de la gouvernance actuelle du tourisme

10.1. Une gestion touristique centralisée

En réalité, l'agence nationale de développement touristique « ANDT » n'a pas la maîtrise du foncier et demeure peu territorialisée¹, car :

- Il n'existe pas de guichet unique pour les porteurs de projets qu'ils soient opérateurs ou investisseurs.
- Les directions du tourisme des wilayas n'ont pas de stratégie de développement touristique à l'échelle de leur territoire. Leur rôle de contrôle, de suivi et d'accompagnement des porteurs de projet est limité.
- Des cartes touristiques et des brochures d'information sont produites par les Directions du Tourisme mais ne sont pas distribuées.
- Manque de visibilité pour les autres partenaires/acteurs en matière de gestion et de stratégie touristique.
- Pas de réelle logique de coopération.

Généralement les agences de voyages (notamment dans le Sud) sont sous-traitantes de prescripteurs européens que sont les grands tours opérateurs (TO).

10.2. Une organisation institutionnelle peu amélioré

L'organisation touristique a été améliorée ces dernières années, à cause de la stratégie nationale du développement durable du tourisme.

- Une culture nouvelle s'implante à travers les acteurs et opérateurs publics du tourisme à travers le choix d'une équipe d'aménageurs, de managers, d'avocats-conseils, de promoteurs, d'écologistes, de développeurs, de planificateurs, de gestionnaires, d'hommes de l'art et de la culture.

¹ "SDAT 2025", livre I. Janvier 2008. p. 61

- Un effort réel de cohérence et de coordination intersectorielle et inter régionale,

Cependant on relève :

- Un mode de gouvernance qui reste plus formaliste que professionnel.
- Une très faible communication interne et encore trop peu de coopération entre les entités.
- Des objectifs difficilement articulés avec les réalités du terrain, pas de concentration sur l'essentiel.
- Peu d'outils d'évaluation et de suivi.

10.3. Un marketing peu diffuseur de la destination Algérie

On constate que :

- Les sites Internet sont centrés sur la promotion du désert et de la découverte culturelle.
- Les Tours-opérateurs commercialisent peu la Destination Algérie.
- Peu de guides touristiques existent sur l'Algérie (quelques éditions très récentes).
- Les brochures touristiques réalisées par les directions du tourisme sont quelquefois de grande qualité, mais sont insuffisamment diffusées.
- Les outils de veille de l'activité touristique sont aujourd'hui insuffisants.
- Les informations sont dispersées et peu pratiques tant pour le consommateur que pour le prescripteur.

11. La gouvernance touristique face à la problématique de la préservation du littoral

La planification touristique ou l'élaboration du SDAT de la wilaya et des PAT se fait au niveau de la direction du tourisme sans aucune coordination avec la direction de l'environnement, les collectivités locales, ou les autres directions, ni la prise en compte de ce qui est recommandé dans le PAC. Cela est très loin de la gestion touristique durable et préservatrice de l'environnement et du littoral.

Pour une gestion durable du tourisme, tous les aménagements et les investissements touristiques doivent effectuer des études d'impacte sur l'environnement, sur le littoral et sur la plage notamment (concernant les rejets des eaux usées, les ordures ménagères,...), cependant les nouveaux hôtels qui réalisent des études d'impacte au préalable, mais ils ne tiennent pas compte à ces études lors des travaux d'exécution et les hôtels existants n'ont pas des études d'impacte sur l'environnement. En plus, aucun hôtel ne comprend un certificat international « ISO » de la préservation de l'environnement, de la propreté et d'hygiène public) en Algérie.

Conclusion

L'Algérie, a un retard dans le domaine du tourisme, notamment par rapport à ses concurrents directs dans le bassin Sud de la Méditerranée. L'objectif principal de l'Algérie est de s'évoluer d'un pays émetteur à un pays récepteur.

Alors, le tourisme en Algérie reste en dessous des attentes et des prévisions, en comparaison avec nos riverains (Tunisie et Maroc notamment). L'état actuel des occupations illicites du foncier touristique manifeste, il est à signaler que la majorité des ZET restent sans aménagement et sans préservation contre les utilisations illicites et non conformes à leur vocation.

La revalorisation de l'image des villes se fait en priorité par un effort d'amélioration des conditions de vie de la population locale, c'est un facteur essentiel pour le développement du tourisme.

C'est aux collectivités locales de procéder la délicate mission de " lutte contre l'occupation illégale des terrains et les constructions illicites, à cet effet les mesures d'arrêt des travaux, de démolition et de remise en état des lieux...." (Art. 30 de la loi 03- 03). Mais lorsque les collectivités locales sont elles-mêmes prises au jeu le laisser faire sans contrôle et sans procédures pénales ou sans démolitions immédiates de ces constructions illicites pour en faire l'exemple -au niveau local ou au niveau national- pour ne pas refaire prochainement, des occupations illicites dans ces zones à vocation touristique.

Donc, les occupants qui pénètrent a ces zones avec toute confiance de ne pas être sanctionnés par l'état et dans le moindre des cas, les occupants sont certains qu'ils veulent avoir un logement ou ensemble de logements pour quitter ces zones (indemnisations ou dans le cadre de la politique nationale de l'amélioration de cadre de vie des habitants, et celle de l'élimination des habitats précaires et insalubres).

La plupart des terrains côtiers, ont été livrés non pas à des investisseurs du tourisme mais à des promoteurs publics et privés dans le domaine de l'habitat¹.

Tant, la diversification des activités et le développement des infrastructures d'accueil et de loisirs Aident à la relance d'un tourisme durable au niveau national, la priorité doit être donnée à la multiplication des équipement touristique de qualité (hôtels classés 5 étoiles, et convention avec les groupes internationaux d'hôtellerie, complexe touristiques, ...) pour contribuer a une offre touristique saine, de qualité et durable.

La démarche ne peut plus être empirique, mais elle doit être ressortie d'une méthodologie de planification renouvelée et rationnelle.

L'ANDT, n'est pas ambitieuse, pour dominer la gestion foncière des ZET en vue de leur promotion et de leur aménagement pour être une source rentable. Il est nécessaire qu'elle devienne dynamique à l'instar de ce qui ce fait en France (voir chapitre I), des opérations de développement des ZET sont indispensable pour insuffler une nouvelle dynamique touristique. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire d'appropriier le foncier réservé au ZET, et de l'assainir de l'habitat illégal, afin de pouvoir développer les villes touristiques littorales.

Par ailleurs, la grande question de la dégradation de l'écosystème côtier et maritime demeure entière lorsqu'on sait que la plupart, des stations d'épuration des eaux usées urbaines sont à l'arrêt² et que l'érosion naturelle de la côte maritime est un risque avéré en Méditerranée (glissements de terrains, démaigrissement des plages,.. etc.), et la ressource de l'eau potable (pour satisfaire les besoins de la population locale et des estivants) sont pratiquement rares en Algérie. Non seulement par des plans d'aménagement et des réglementations non appliquées sur terrains mais a travers des procédures et des actions de préservation entamé les collectivités locales, en collaboration avec les associations civiles, notamment les associations de quartier et la population locale

De ce fait, la maîtrise du foncier touristique dans un contexte durable nécessite :

¹ Selon l'article de Kacimi.N.D, pratiques et contraintes du tourisme littoral dans la zone côtière algéroise

² Document du ministère des ressources en eau 2004

-
- l'exercice par l'ANDT de son droit de préemption, en prenant l'exemple du conservatoire du littoral français.
 - l'expropriation, acquisition, indemnisation à l'amiable ou transmettre cette mission aux investisseurs nationaux ou étrangers intéressés, pour éviter la lourdeur administrative de transfère des propriétés et pour libéraliser le marché d'investissement, en tenant l'exemple de conservatoire du littoral français et le national trust anglais (voir chapitre 2), pour encourager la coordination entre
 - la facilitation de l'accès au foncier pour les investisseurs dans le domaine du tourisme
 - l'adaptation et harmonisation des textes relatifs au foncier
 - la préservation et protection des ZET par un dispositif permanent de veille, et par des logiciels développés comme le système d'information géographiques SIG, et a travers la diffusion des information périodique concernant l'état des ZET et la sensibilisation de la population locale sur la nécessité de préservation des zones touristiques littorales pour les intégrer à l'économie locale et nationale, pour remplacer les revenus des hydrocarbures - ressources en extinction -.
 - l'élaboration des plans d'aménagement de zones d'expansion et de sites touristiques
 - l'élaboration d'une typologie des ZET en fonction de la vocation, du produit touristique offert, de la situation géoéconomique et du taux et type d'occupation pour d'autres usages, pour estimer les réserves en foncier touristique.

Parallèlement, il faut :

- promouvoir l'offre foncière touristique à travers des prix attractifs et différenciés en fonction des zones
- mettre en place des procédures réglementaires de réservation de terrains en zones urbaines au profit des projets touristiques à travers les instruments d'urbanisme.
- dégager des terrains d'implantation de projets touristiques à proximité des lieux culturels et des grandes infrastructures de transports,...

En plus, les défis à relever pour un développement durable du tourisme algérien portent sur les principaux domaines d'intervention suivants :

➤ En ce qui concerne l'offre, il faut :

- Comblent le déficit en infrastructures touristiques et développer de nouvelles capacités d'accueil et d'hébergement,
- mettre à niveau les équipements existants et les prestations de services,
- moderniser et développer le système de formation et promouvoir les ressources humaines,
- encourager, en zone rurale et au bénéfice des populations qui y vivent, des espaces de consommation de biens et de services à travers le développement, au moyens d'infrastructures légères, de diverses formes du tourisme (écotourisme appuyé sur des structures d'hébergement du type gîte rural,...),
- améliorer, dans le sens d'une plus grande efficacité, les programmes de promotion et de communication.

A travers l'adoption de High technologies de l'information et de la communication « TIC » dans tous les secteurs.

➤ En ce qui concerne la demande, l'accroissement de la fréquentation touristique concerne :

- Les algériens dont un nombre de plus en plus important préfère se rendre à l'étranger faute de structures répondant à leurs besoins et moyens,

-
- Les algériens résidants à l'étranger dont la demande porte essentiellement sur le produit balnéaire,
 - Les étrangers, dont la demande porte essentiellement sur la réalisation « intellectuelle », la « valorisation » et le « ressourcement » à travers les vacances et les loisirs. Donc ils intéressent :
 - au tourisme de bien-être personnel ou familial (thermo ludisme, balnéothérapie),
 - au tourisme de découverte de la nature et des grands espaces ou de découverte culturelle (visites sites « culturels », musées, circuits),
 - à l'écotourisme (circuits « désert », randonnées,...),

Automatiquement, la mise en œuvre de la stratégie nationale de développement du tourisme, s'appuiera principalement sur la participation et l'implication de l'ensemble des acteurs locaux (collectivités locales, opérateurs, associations ...) autour de schémas de développement touristiques adaptés aux potentialités et richesses de chaque région.

Partie pratique

Chapitre V

**Le contexte régional Jijilien
et la problématique de préservation
des zones touristiques littorales**

Introduction

Le tourisme constitue une ressource alternative aux hydrocarbures épuisables au cours de ce siècle. En s'appuyant sur la mise en valeur des régions de leurs atouts et leurs attractivités, le tourisme agira par ses triples effets :

- macroéconomique (emplois, croissance, équilibres externes, investissements)
- d'entraînement des autres secteurs (agriculture, artisanat, culture, services, transports, services, BTPH, industrie, agriculture, emplois, revenus, devises, développement local,...)
- de socialisation d'échange et d'ouverture.

Rappelons qu'à Jijel, l'investissement national ou étranger sur le tourisme est déjà de retour. Cependant la réalisation des projets touristiques exigent beaucoup d'efforts et de patience.

L'inventaire des potentialités touristiques et l'analyse de leurs perspectives de développement ont touchés tout le territoire de la wilaya en raison de la complémentarité qui existe entre la côte, les montagnes et les forêts à l'intérieur de la wilaya, la dimension régionale de l'étude est nécessaire pour l'organisation d'une activité touristique intégrée.

Avec ses conditions climatiques favorables, le littoral Jijelien offre une variété de paysages qui le rendent d'un pittoresque sans égal. Le relief accidenté et verdoyant pendant toute l'année offre une multitude de ressources et curiosités touristiques qu'il faudrait mettre en évidence par l'exploitation rationnelle et judicieuse de cette richesse.

Malgré ses richesses naturelles touristiques, la région ne compte que des équipements d'hébergement dont le nombre est très limité en plus de l'absence presque totale des équipements d'accompagnement et d'attraction touristique. Cela ne crée pas les constitutions nécessaires pour absorber la demande toujours en hausse qui se manifeste par une activité touristique dominé par une occupation des plages sous forme de camping, et cette situation est exacerbée par la prolifération de l'habitat illicite sur le foncier réservé au tourisme (les ZET).

1. Les activités économiques de la wilaya

Il faut mentionner que la majorité des activités économiques sont concentré dans les zones littorales.

➤ L'agriculture

L'agriculture constitue l'activité économique principale de la wilaya, du point de vue du potentiel agricole, la zone se caractérise par la faiblesse de ses ressources en sols cultivables notamment dans les espaces montagneux.

Les terrains agricoles couvrent une superficie totale de 99.022 ha soit 41,43 % de la superficie totale de la Wilaya, les terres agricoles utiles occupent une superficie de 43.745 ha correspondant à 18% de la surface de la Wilaya dont 5612 ha irrigables

Donc, l'agriculture doit s'adapter aux besoins futurs du secteur touristique, c'est à dire la reconversion d'une partie des terres agricoles, d'une agriculture vivrière à une agriculture extensive orientée vers les besoins des touristes (fruits exotiques et légumes hors saison , aménagement des parcs aquatiques et récréatifs,..) à proximité des sites touristiques retenus.

➤ **L'industrie**

L'activité industrielle se concentre dans sa quasi-totalité au niveau des grandes agglomérations (Jijel - Taher - Milia).

La wilaya dispose d'une zone industrielle Ouled Salah dans la commune Emir Abdelkader et les unités industrielles telles que l'unité de lièges, la tannerie, la chemiserie, la verrerie,.. etc dans la commune de Jijel.

Ainsi, la zone industrielle de Bellara qui peut renforcer l'industrie, créer de nouveaux emplois et augmenter le revenu général, et induire une importante demande en loisirs et équipements touristiques notamment

le tourisme d'affaire, cependant, cette zone est inexploitée (une vaste surface clôturée, et une urbanisation rapide caractérise ses alentours (voir photo n°1).

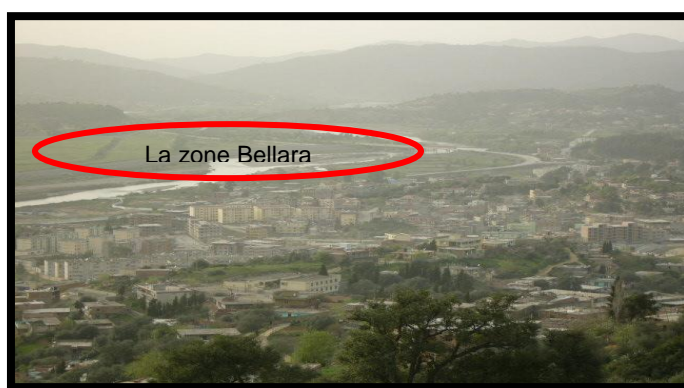


Photo n° 1 : la zone industrielle Bellara, commune d'El Milia, Jijel

Source : monographie de la wilaya de Jijel, DPAT, 2008

➤ **La pêche**

Par sa façade maritime sur près de 120 Km de côte, sa superficie maritime de 6.510 Km², la présence des deux ports de pêches opérationnels (Port de Jijel et port de Ziama- Mansouriah), la wilaya de Jijel confirme sa vocation en matière de pêche.

La biomasse actuelle est estimée à plus de 20.800 Tonnes/an, soit 13 % des disponibilités nationales dont 6.880 tonnes à exploiter. L'utilisation d'une flottille vieille et des techniques de pêche artisanales, limite la production qui reste en deçà du potentiel halieutique, estimé à environ 7.000 tonnes/an.

➤ **Le tourisme**

La wilaya de Jijel possède des atouts indéniables, riches et diversifiés, elle reste forte de sa situation géographique, au nord du pays, jouissant d'une position stratégique qui de par le développement de réseau d'infrastructures structurantes et complémentaires, pourrait émerger comme une destination privilégiée.

La création des produits touristiques est effective, les ingrédients et conditions pour l'émergence d'une industrie touristique intégrée dégagent une forte valeur ajoutée pour les programmes de développement. Cependant, ce secteur reste loin des attentes locales de développement, la participation de leur rente au financement des projets et l'amélioration de cadre de vie localement reste limité et timide, surtout avec le manque des projets touristiques lourds et de qualité dans la wilaya et la prolifération de la location chez le privé en saisons estivale. La wilaya depuis 1988 (création des ZET) n'as pas pu maîtriser le tourisme

balnéaire considéré le seul offre touristique, actuellement et vu ce qui se passe dans le monde, la demande des touristes s'est diversifiée et s'est élargie à plusieurs formes de tourisme, notamment l'écotourisme (voir chapitre 1) à côté du tourisme balnéaire, culturel, et autres.

La wilaya a un manque accru en matière d'aménagement des ZET et d'investissements lourds et d'envergure nationale et internationale. Elle doit offrir tous les offres touristiques en harmonie avec la demande mondiale pour pouvoir attirer les touristes étrangers et garder une clientèle permanente pour garantir des rentes du développement local.

2. Potentialités touristiques de la wilaya

2.1. Potentialités naturelles

➤ Le Climat

La wilaya Jijel, est caractérisée par un climat méditerranéen, pluvieux et froid en hiver, chaud en été, les températures varient entre 20°C et 35°C en été à 5°C à 15°C en hiver. Ce climat est considéré, plus favorable au tourisme tous les jours de l'année, tant en été qu'en hivers.

➤ L'Hydrographie

La saison de pluie dure environ 06 mois, et la pluviométrie se situe entre 800 et 1200 mm/an en atteignant exceptionnellement les 1800 mm/an, elle est considérée parmi les régions les plus arrosées en Algérie.¹

L'importance de la pluviométrie dans la wilaya de Jijel a permis l'existence d'un réseau hydrographique dense sur le relief montagneux de la région.

Les potentialités en eau reconnues sont de 704 millions m³ dont 74 millions m³ souterrains.

Les infrastructures hydrauliques de la wilaya sont constituées de :

- 02 Barrages d'une capacité globale de 139 millions m³
- 29 Retenues collinaires d'une capacité globale de 3 millions m³
- 60 Forages exploités d'un débit de l'ordre de 2058 litres/s
- 189 Châteaux d'eau et réservoirs d'une capacité de 93.182 m³

La dotation moyenne à l'échelle de la wilaya est de 117 litres/hab/jour.

Ainsi que, les nouveaux barrages tels que le barrage de Tabellout et le barrage de Kissir (d'une capacité de 39 millions m³). De ce fait la wilaya de Jijel peut alimenter les touristes en eau potable

➤ Le littoral

Il s'étale sur 120 km (soit 1/10 de la côte algérienne), varié aux nombreuses plages de tous caractères et de toutes tailles et des îlots en mer donnent un cachet pittoresque à la corniche.

¹ Selon la carte pluviométrique de l'Algérie du Nord, « Monographie de la wilaya de Jijel, 2008 »



Photo n° 2



Photo n° 3

Le littorale de Ziama Mansouria

➤ Un arrière pays pittoresque

Les forêts et les hautes chaînes montagneuses traversées de gorges, de l'arrière pays, dominent partout la mer.



Photo n° 4 : L'arrière pays (coté Est), commune d'El Ancar



Photo n° 5 : L'arrière pays (coté Ouest), commune d'Irraguene

Source : SDAT de la wilaya de Jijel, phase I, mai 2005

➤ Les grottes merveilleuses

Elles sont situées à 35 Km à l'Ouest de Jijel, l'architecture naturelle interne de ces grottes ainsi que les paysages environnants sont d'une rare splendeur. Une étude récente de ce milieu naturel a fait ressortir l'existence d'une dizaine de grottes.



Photo n° 6 : Accès des grottes merveilleuses

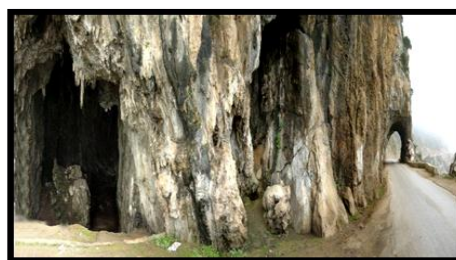


Photo n° 7 : Ghar El Baz et sa forme naturellement façonnée.

Source : monographie de la wilaya de Jijel, DPAT, 2008

➤ Les forêts

La couverture forestière est d'une superficie de 115.000 ha soit 48 % de la superficie totale de la wilaya. Ces forêts restent l'élément le plus important. La forêt de Guerrouch située en partie dans la zone de la corniche de Ziama Mansouriah et El-Aouana, elle est pour son site pittoresque et son accessibilité un facteur certain de développement des loisirs, et la forêt de Tamentout - la plus grande de la wilaya -, elle est située entre l'Oued Kebir et l'Oued Djendjen, elle offre de belles vues sur le lac d'Erraguène et sur l'impressionnant Babors.

Ainsi, la wilaya possède des cours d'eau permanents, des lacs naturels, des réserves naturelles classées et le parc national de TAZA s'étalant sur près de 3 807 ha riche en faune et en flore, dont certaines endémiques.

➤ **La réserve naturelle de Beni Belaid**

Elle est inscrite sur la liste des zones humides d'importance internationale de la convention de Ramsar. Le lac de Beni Belaid couvre une superficie de 600 hectares. Le site abrite une faune rare et particulière notamment la présence d'une avifaune riche et diversifiée comprenant plusieurs espèces rares.

➤ **Le parc national de TAZA**

Le Parc National de Taza a été créé par décret présidentiel n° 84-328 du 03 novembre 1984 sur 3807 ha. Situé dans la Wilaya de Jijel, il vient d'être inclus dans le réseau mondial des réserves de la biosphère de l'Unesco. Il se situe principalement dans le massif forestier de Guerrouch. Un projet de partenariat stratégique, pour la préservation des aires marines protégées a été attribué pour ce parc en juin 2009, dans le cadre de conservation de la biodiversité marine et côtière et développement du réseau des plans d'action pour la méditerranée « PAM ».

➤ **Le parc animalier de Kissir**

Ce parc a été créé en 2006 à Kissir, commune d'El-Aouana, il s'étend sur une superficie de 25 Ha, il abrite plusieurs espèces de mammifères ainsi que des volières d'oiseaux, il constitue un espace de loisirs et de détente pour les citoyens. Considéré comme première destination touristique de la wilaya, au vu du flux de touristes locaux au cours de l'année, et étrangers notamment en saison estivale.

➤ **Les différentes plages**

Les plages se caractérisent par une variété sableuse et rocheuse de beauté incomparable (les plages de Jijel, Beni-Belaid, Oued Z'hor et autres à l'est et la Crique, Rocher noir, Grand phare, .. à l'ouest), et les plages rocheuses qui se trouvent à l'ouest que fréquentent chaque année plus d'un million d'estivants.

2.2. Les valeurs culturelles

Ces dernières sont mises en relief à travers les vestiges, monuments historiques et les traces de plusieurs civilisations qui ont marqué la région. De ce fait, la Wilaya comprend 25 sites archéologiques et monuments historiques classés ou en voie de classement. (Les ruines romaines de Choba, sites phéniciens de Rabta, site prés-historique de Taza Mezghitane, Grand phare,...). Il y a lieu de noter, que la wilaya de Jijel organise chaque année des manifestations culturelles notamment durant la saison estivale telles que : les journées du patrimoine (Mai), Layali el corniche (Juillet – Aout), les journées du monologue (Aout), le forum culturel et historique Ziama Mansouriah (Juillet), la semaine culturelle de Sidi Abd. El Aziz (Aout), le salon régional des arts plastiques (Juillet), le festival culturel local (Juillet -Décembre),...etc.

2.3. Les infrastructures de transport

➤ Les routes nationales

La wilaya de Jijel possède un réseau routier, estimé à 223,8 km de route nationale : la R.N. 43 qui traverse la zone dans sa partie littorale, constitue le support pour le développement économique et la promotion touristique de la wilaya et la R.N. 77 qui traverse perpendiculairement la wilaya de Jijel.

Le transport dans la Wilaya de Jijel est pris en charge en majorité par le secteur privé, on enregistre au niveau du transport des voyageurs 1 070 opérateurs pour 1 297 véhicules soit 34.768 places. A cela s'ajoute la capacité de 527 Taxis en exploitation. Donc, le Transport inter-wilaya offre 118 véhicules avec 4 851 places et le Transport suburbain offre 398 véhicules avec 9 760 places.

➤ L'aéroport

L'aéroport Ferhat Abbés de Taher, qui contient une aérogare en cours de réalisation d'une capacité de 300 000 voyageurs/an. Il se situe à 15 km de la ville de Jijel, à 96 km de l'aéroport de Bejaia à 100 km de l'aéroport de Constantine.

Actuellement, la liaison aérienne disponible est : Jijel – Alger assurée (01 rotation par jour) et vers la France en saison estivale, selon la présence d'un nombre suffisant de voyageurs.

➤ Le port

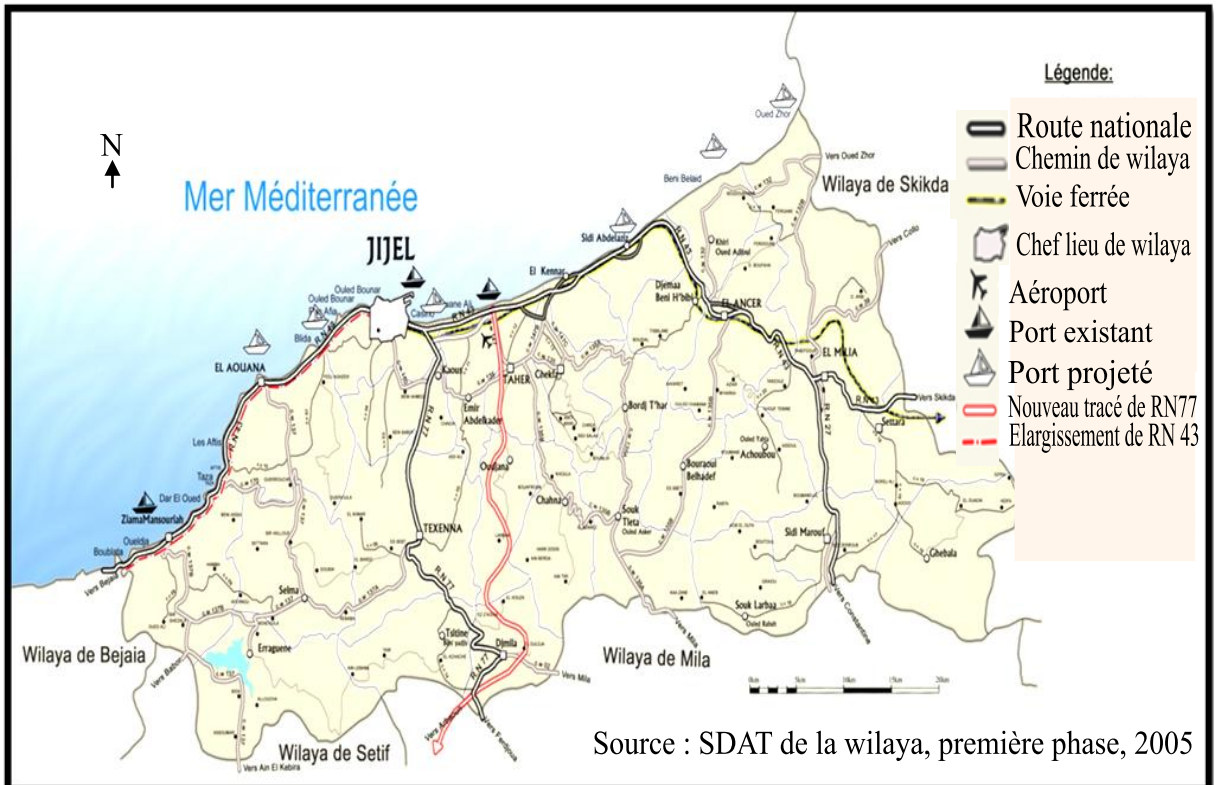
Le port de Djendjen est implanté à 10 Km à l'Est de Jijel, à 2 km de l'aéroport Ferhat Abbas et directement accessible par la route express Jijel – Constantine. Réalisé vers la fin de l'année 1991, ce port couvrant une superficie de 104 hectares et possède des infrastructures importantes pouvant répondre aux exigences modernes de transport maritime. Ayant une capacité de 4,5 millions de tonnes/an le classant au premier rang à l'échelle de l'Afrique. Cependant, il n'est pas disponible aux voyages des personnes

➤ Le réseau ferroviaire

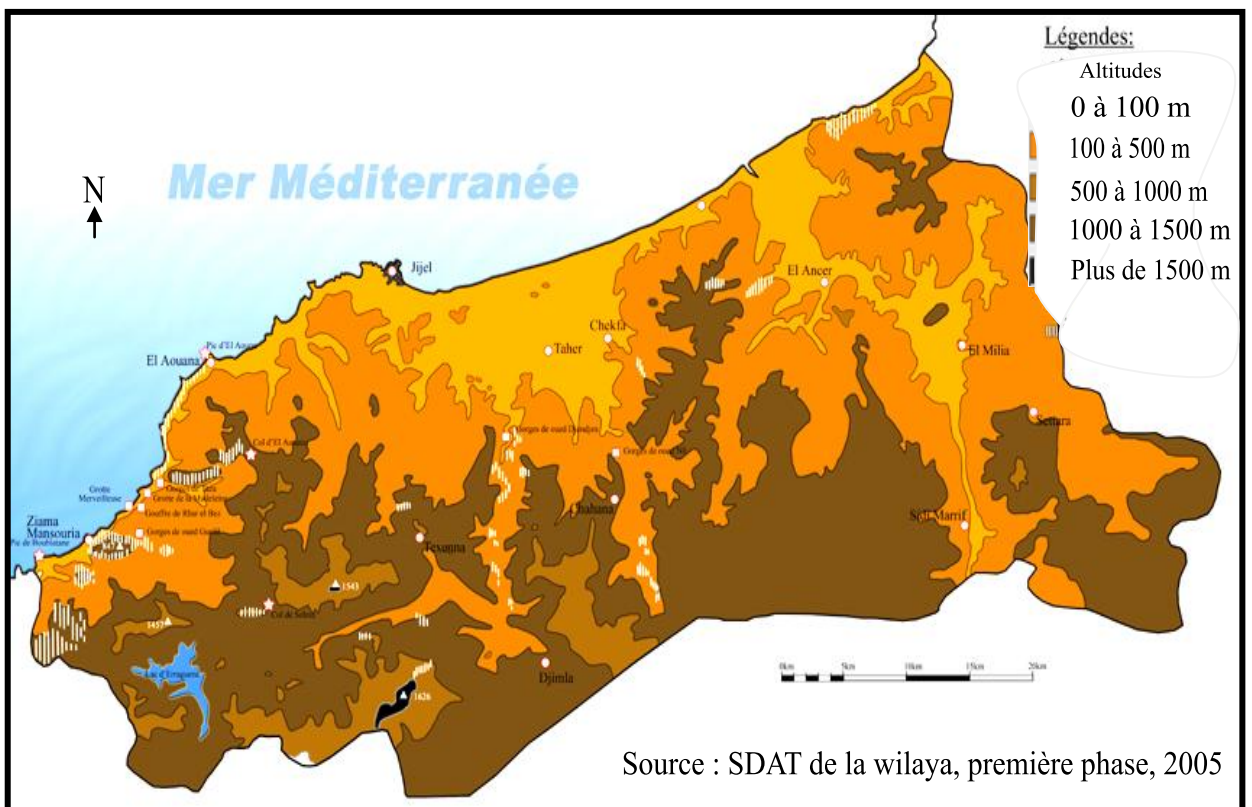
D'une longueur de 137 kms, la ligne de chemin de fer de Jijel à une seule voie, elle relie Jijel au réseau national à l'Est au niveau de Ramdane Djamel. Sept (07) Gares sont implantées tout le long de cette ligne : Gare intermodale de Jijel, la Gare de Triage de Bazoul (pouvant traiter jusqu'à 8.000.000 Tonnes/an de marchandises), la Gare d'El-Ancer, la Gare d'El-Milia, la Gare de Sidi Abdelaziz (pour voyageurs) et la Gare de Settara (Gare de croisement uniquement). Les principales liaisons sont :

- Voyageurs : Jijel – Constantine et Jijel – Skikda.
- Marchandises : Skikda – Bazoul et Bazoul – Constantine – B.B. Arréridj – Touggourt.

Carte n° 1 : Infrastructures d'accès à la wilaya



Carte n° 2 : Relief de la wilaya de Jijel



3. La zone littorale de la wilaya de Jijel

3.1. Présentation de la zone littorale

La wilaya de Jijel a une superficie de 2.396,63 Km², dont les communes littorales occupent 744,68 Km², soit 32 % de la superficie de la wilaya. Elle est ouverte sur une façade maritime de 123,90 km soit 10,32 % du linéaire côtier Algérien, elle regroupe treize communes littorales dont neuf côtières: Ziama Mansouriah, El-Aouana, Jijel, Emir Abdelkader, Taher, El-Kennar, Sidi Abdelaziz, Oued Adjoul et El-Milia, et quatre communes en partie, dans la bande des trois Km: El Chekfa, Kaous, Selma et Taxana.

La frange littorale recèle d'importants milieux naturels d'intérêts écologiques incontestables.

Selon la définition du littoral au sens de l'article 7 de la loi 02-02 du 05 février 2002, La zone littorale est étroite sur le coté Est de la ville – chef lieu et plus large sur le coté Ouest (voir la carte n°3), elle couvre 13 communes au niveau de la wilaya.

3.2 La population littorale

La population globale de la wilaya est 651745 habitants, dont la population des communes littorales représente 381612 habitants, soit 59 % de la population de la wilaya. La densité de la population de la wilaya est de 272 hab / Km², et celles des communes littorales est de 493 hab / Km².

3.3. La topographie de la wilaya favorise l'urbanisation de la zone littorale

La wilaya de Jijel appartient au domaine oriental Nord atlasique. Elle fait partie de la chaîne des Babors dans la Petite Kabylie. La zone montagneuse constitue l'essentiel du territoire de la wilaya. La carte n° 2, montre la bande du littoral la plus favorable à l'urbanisation.

Le relief arqué, dans la partie centrale est dominé par l'existence de la plaine Jijel – Taher. Bien que l'altitude moyenne soit de 600 à 1000 m, on retrouve des sommets qui dépassent 1800 m pour culminer à 2004 m au Djebel Babors à la frontière avec la wilaya de Bejaia, et cela favorise l'écotourisme et le tourisme de montagne.

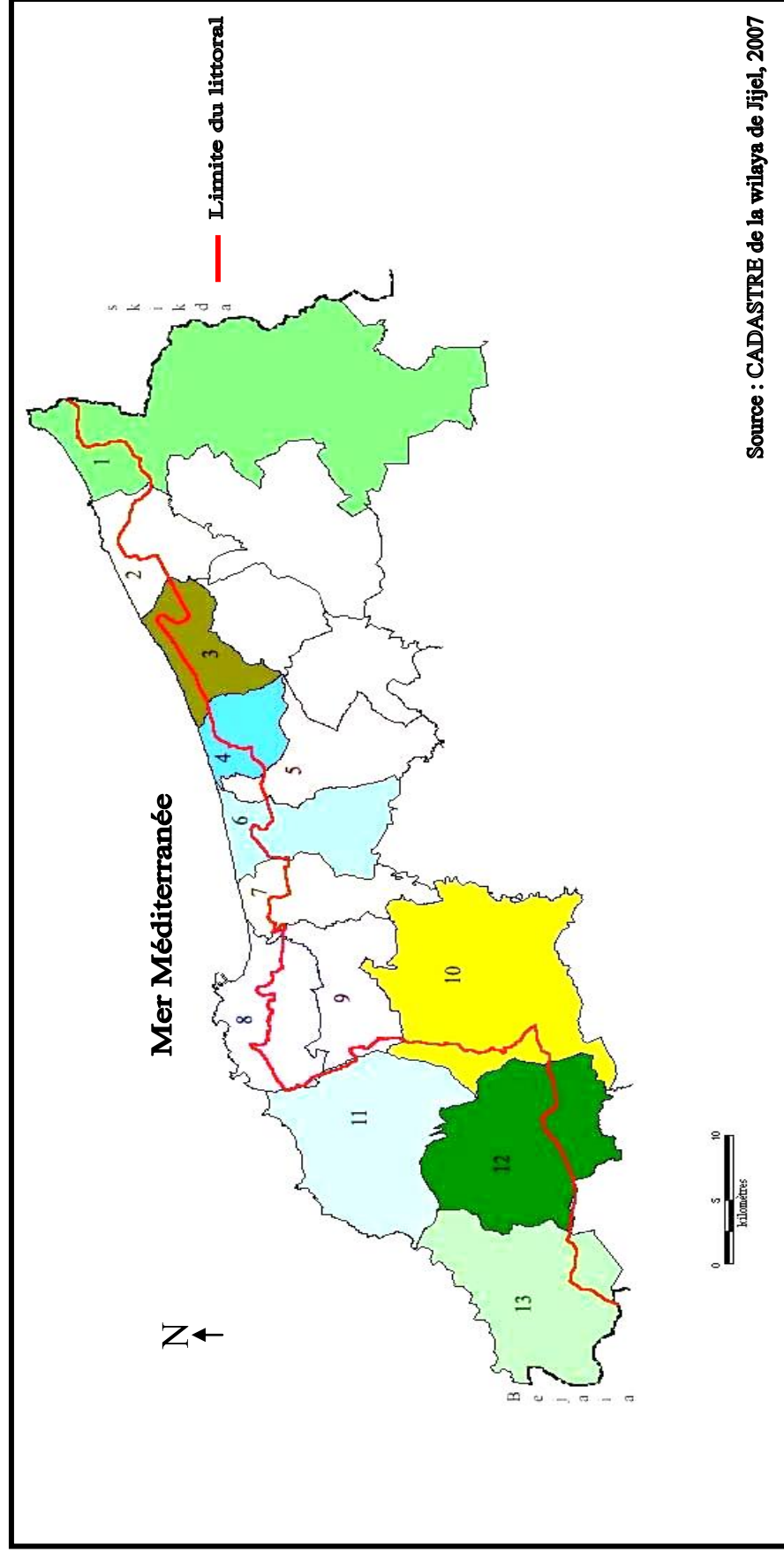
A cette structure s'impose un réseau hydrographique dense créant de véritables gorges sauvages dans un ensemble verdoyant.

3.4. Consommation de l'espace et application de la loi 02- 02 relative à la protection et à la valorisation du littoral

Dans le cadre de la loi de protection et valorisation du littoral, la wilaya de Jijel a effectuée :

- La réalisation du cadastre du littoral de la wilaya de Jijel.
- La délimitation du littoral par arrêté du wali n° 177/2004 du 07/03/2004.
- La délimitation des zones sensibles et des zones à l'état naturel.
- La révision des PDAU des communes de Jijel, Taher, Kaous, El milia, Emir Abdel Kader et Sidi Abdel Aziz, dans le cadre de l'adaptation des instruments d'urbanisme (POS et PDAU) à la loi n° 02-02.

Carte n° 3 : délimitation du littoral de la wilaya de Jijel



1. Cne d'El Milia
2. Cne de K.O.Adjoul
3. Cne de Sidi A-Aziz
4. Cne d'El Kennar
5. Cne d'El Chekfa
6. Cne d'El Taher
7. Cne d'El Emir A.E.Kader
8. Cne de Jijel
9. Cne de Kaous
10. Cne de Texenna
11. Cne d'El Aouana
12. Cne de Selma
13. Cne de Z. Mansouria

3.4.1. Identification et délimitation des extensions de deux agglomérations adjacentes de moins de 5 Km, qui sont interdites par la loi 02-02.

17 agglomérations dont la distance qui les sépare est inférieure à 05 Km dont 04 chefs lieux de communes et un chef lieu de Wilaya.

Tableau n° 5 : agglomérations littorales dont les distances qui les sépare moins de 5 km

| Agglomérations adjacentes | Distances entre elles (Km) |
|---------------------------------|----------------------------|
| Aouana (ACL) - Timizert | 1,80 |
| Jijel (CLW) – Harraten | 1,00 |
| Jijel – Ouled Bouar | conurbation |
| Jijel – 3 ème Km | conurbation |
| Boukhartoum – Harraten | 0,50 |
| Boukhartoum - Tassoust | 1,50 |
| Tassoust - Bazoul | 4,34 |
| Kennar (ACL) - Bazoul | 2,75 |
| Kennar - Faza | 1,00 |
| Kennar – Sidi Abdelaziz (ACL) | 4,5 |
| Azirou – Boublatène | 0,50 |
| Azirou – Zياما Mansouriah (ACL) | 1,00 |
| Taza - Aftis | 1,00 |

Source : Cadastre du littoral Jijilien, 2006

3.4.2. Identification et délimitation des périmètres urbanisés sur les 3 Km d'extension Longitudinale désignés par la loi 02-02

Seul le périmètre urbain de l'agglomération de Jijel s'étend sur une distance supérieure à 03 Km le long du rivage.

3.4.3. Urbanisation et dégradation du cadre de vie

La bande littorale constitue la zone la plus exposée à l'urbanisation spontanée et aux constructions illicites au niveau de la wilaya voir tableau n° 6), notamment au niveau de chef lieu de la wilaya d'une manière plus dense et un rythme plus rapide. La révolution agraire des années 1970 a permis l'exploitation et l'occupation des terrains agricoles littoraux, et la situation sécuritaire des années 1990 a engendré le phénomène, des extensions urbaines illicites le long du littoral, notamment sur les terrains de propriété domaniale.

Tableau n° 6 : Constructions illicites dans les communes côtières

| Commune | Nombre de constructions illicites dans la commune côtière | Superficie (Ha) | Nombre de constructions illicites dans les 800m | Superficie (Ha) | Nombre de constructions illicites dans les 03 km | Superficie (Ha) |
|--------------------|---|-------------------|---|-------------------|--|-------------------|
| Ziama Manssouriah | 404 | 14 ,14 | 404 | 14,14 | 404 | 14,14 |
| El Aouana | 178 | 6,23 | 164 | 5,74 | 178 | 6,23 |
| Jijel | 7230 | 289,20 | 3250 | 130,00 | 6761 | 270,00 |
| Taher | 6822 | 238,77 | 200 | 7,00 | 464 | 16,48 |
| Emir Abdelkader | 2755 | 96,42 | / | / | 150 | 5,25 |
| El Kennar | 10 | 0,5 | 200 | 0,38 | 06 | 0,12 |
| Sidi Abdelaziz | 41 | 9,62 | 38 | 9,26 | 41 | 0,36 |
| Kheiri Oued Adjoul | 976 | 34,16 | / | / | 595 | 20,82 |
| El Milia | 1591 | 55,68 | / | / | / | / |
| Total | 20.007 | 744,72 | 4060 | 166,52 | 8599 | 333,40 |

Source : Cadastre du littoral Jijilien, 2006

3.4.4. Les installations industrielles implantées dans la bande littorale

L'industrie dans les communes littorales, représente un secteur marginal dans l'économie de la wilaya de Jijel, comparativement aux wilayas limitrophes.

L'activité industrielle est localisée dans sa totalité, le long de la route nationale 43 au niveau des centres urbains les plus importants.

Environ 40 % des unités industrielles (briqueterie, conserverie, verrerie, maintenance et mécanique...) et 42 % de l'emploi industriel, sont concentrés dans l'espace côtier Taher-Jijel.

Cet espace dispose d'infrastructures très diversifiées et d'équipements structurants (port, aéroport, voie ferrée, gare de triage, centrale électrique, zones industrielles et d'activités). Ces installations, constituent des atouts majeurs pour l'accueil et le développement de l'activité industrielle et de service.

La bande littorale de Jijel est très faiblement industrialisée. En effet, hormis les agglomérations de Jijel qui détient la quasi totalité des unités industrielles existantes (unités de liège, tannerie, chemiserie) le reste du territoire de la zone Ouest est totalement dépourvue.

En Conclusion la zone littorale semble la plus démunie de la wilaya de Jijel. Seule l'agglomération urbaine de Jijel s'accapare de la majorité des unités industrielles transformations du liège, des peaux et cuirs qui portent préjudice à la population et l'environnement (voir tableau n° 7).

Tableau n° 7 : Caractéristiques des installations industrielles littorales

| Commune | Unités | Situation | Bande littorale | | S (Ha) | Types de produit | Capacité réelle de production | Effectif | Observation |
|---------|----------------------------|--------------|-----------------|------|--------|--|--|----------|--------------------------------|
| | | | 800 m | 3 Km | | | | | |
| Jijel | Tannerie (TAJ) | Jijel centre | 1 | | 05 | - Cuir | 17.000.000 Pièces | 238 | Polluante |
| | Jijel liège étanchéité JLE | Jijel centre | 1 | - | 4,65 | - Liège aggloméré noir et blanc - Voile de verre - Pax aluminium | 27.000 m ³ 1.200.000 m ² 327240 m ² | 136 | - Polluante |
| | Chemiserie E.C Djendjen | Jijel centre | 1 | - | - | - Chemises hommes | 598.000 Articles/An | 145 | - Non polluante |
| | Jijel liège | Jijel centre | 1 | - | - | - Bouchon | 80.000.00 unités/an | 96 | - Non polluante |
| Taher | Centrale électrique | EI Achouat | 01 | - | 22 | - Energie électrique | 1210 mwx3 | 233 | - Polluante - Risque majeur |
| | Briqueterie Taher | EI Achouat | - | 1 | 17 | - Briques | 3.000.000 pièces | - | - Polluante |
| EAK | SNC EI Amel Iglait | Tassoust | - | 1 | - | - Lait et dérivés | 12.000 l/j lait 10.000 j pots yaourt | | - Non polluante |

Source : Cadastre du littoral Jijilien, 2006

4. Caractéristique du tourisme de la wilaya

4.1. Les infrastructures d'accueil (La capacité d'accueil)

4.1.1. La capacité d'accueil hôtelier

Le parc hôtelier se compose de 24 hôtels non classées, totalisant 2018 lits.

Des paramètres et des ratios indiquent clairement la reprise du tourisme, notamment le nombre d'estivants en nette évolution, le nombre de nuitées est tel que la saturation étant atteinte depuis longtemps, au point que c'est le particulier de par la location qui vient à la ressource, cependant ne peut offrir la qualité de service ni la sécurité

Tableau n° 8 : L'évolution de capacités hôtelières d'accueil dans la wilaya de Jijel

| | 1999 | 2008 | 2009 | Evaluation | |
|-----------------|--------|--------|--------|------------|-----------|
| | | | | 1999-2008 | 2008-2009 |
| Nbre d'hôtels | 23 | 26 | 24 | + 03 | - 02 |
| Capacité lits | 1377 | 2083 | 2018 | + 706 | - 65 |
| Nbre de nuitées | 21.380 | 26 175 | 30 269 | + 4795 | + 4 094 |

Source : Préparatif de la saison touristique, 2010

En rajoutant le moteur indispensable à l'émancipation et la pérennisation du tourisme, qu'est la culture, de par des riches et régulières, activités durant la saison estivale, les éléments de rentabilité de tout investissement se trouvent réunis.

Quatre 04 hôtels sont entièrement remis à niveau et avec une capacité améliorées et une prestation à la mesure des exigences (Kotama, Choba, le Glacier et El- Rayane).

Notons que 03 hôtels récents et de très bonne facture sont venus enrichir le parc actuel (El-Jazira, Barberousse et la Crique).

4.1.2. La capacité d'accueil des campings et des centres de vacances

La qualité grandissante des prestations dans les campings et leurs développement en capacité et en installations, font qu'ils sont d'un apport vital, les sessions sont généralement de 10 jours, cependant une contrainte apparait, c'est la location entière de campings par les œuvres sociales de plusieurs entités pour toute la période estivale et donc le touriste « commun » se rabat sur les appartements et maisons d'hôtes chez les particuliers.

La capacité des campings s'est redressée entre 2008 et 2009, et le nombre de nuitées aussi a été réduit à l'ordre de 20 000 nuitées par rapport à 2008 (voir tableau n° 9). Cela se traduit par la transformation des besoins des familles de plus en plus qui se sont dirigés vers la location chez le privé.

Tableau n° 9 : évolution des campings, des centres de vacances et de leurs charges entre 2008 et 2009

| Camping | Année 2008 | Année 2009 | Evaluation | |
|------------------------------|------------|------------|------------|--------|
| | | | + | - |
| Nbre | 20 | 21 | 01 | |
| Capacité | 5 145 | 5 109 | | 36 |
| Nbre de nuitées | 140 000 | 120 000 | | 20 000 |
| Nbre de centre de vacances | 72 | 85 | 13 | |
| Nbre de jeunes bénéficiaires | 27 231 | 35 000 | 7 769 | |

Source : Préparatifs saison touristique 2010

4.1.3. La capacité d'accueil des plages

La Wilaya de Jijel connaît une grande fréquentation durant la saison estivale.

Cependant, sur 50 plages enregistrées seul 23 plages sont ouvertes à la baignade (idem pour 2009, les 23 plages sont proposées par la commission de wilaya chargée de l'ouverture de la saison touristique 2010) et 27 plages interdites à la baignade. Ainsi qu'une plage pilote (plage Kotama)¹.

Selon la direction du tourisme, la fréquentation des plages, est en nette progression avec près 7.2 millions d'estivants annuellement et c'est le résultat d'une grande amélioration des aménagements de plages, et des services de par des investissements réguliers et qualitatifs².

¹. Selon la direction du tourisme, préparatifs saison estivale 2010

². communication du directeur du tourisme et de l'artisanat de la wilaya de Jijel, Séminaire du 23/12/2010 Développement Touristique et Perspectives, hôtel Chöbae –Ziama Mansouriah

Selon les services de la protection civile, ces plages pourront recevoir l'équivalent de 191.720 baigneurs/Jours/plages (7,5 m² /personnes).

Tableau n° 10 : Les estivants dans les plages entre 2008 et 2009

| Estivants | 2008 | 2009 | + | - |
|-----------|-----------|-----------|---|-------------------|
| Nbre | 8.116.500 | 7.647.500 | | 469.000 (≈ 6%) |

Source : Préparatifs saison touristique 2010



Photo n° 8 : La plage de grand phare, une grande fréquentation touristique de la ville

Source : SDAT de la wilaya de Jijel, phase 1, 2005

Selon la direction du tourisme, une baisse de 6% a été enregistrée en 2009 par rapport à la saison 2008 quand au nombre global d'estivants, qui était respectivement 7.647.500 estivants et 8116500, soit une diminution de 469000 estivants.

Malgré cette baisse, le chiffre de 7.647.500 estivants constitue un indice évaluable de la forte affluence au niveau des plages de la wilaya tout en prenant en considération la période très basse du mois de ramadhan. Cependant, le mois de juillet concentre le plus grand nombre d'estivants durant lequel il est à l'origine d'effets de saturation extrême de tous les services.

4.3. Les arrivées de touristes étrangers à la wilaya de Jijel par rapport à l'Algérie

La répartition des touristes étrangers par pays émetteurs est équilibrée, par contre les touristes du Moyen Orient occupent la dernière place. Cependant les touristes étrangers au niveau national regroupent principalement les européens et les africains dont les taux sont respectivement, 53 et 36% (Voir le graphe n° 6).

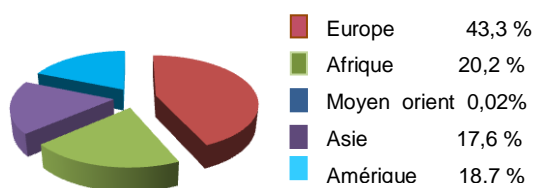
Tableau n° 11 : évolution des touristes étrangers à la wilaya de Jijel (2008- 2009)

| Pays émetteurs | | Saison touristique (2008) | Saison touristique (2009) | Ecart |
|----------------|----------------|---------------------------|---------------------------|-------|
| Asie | - Moyen Orient | 06 | 02 | |
| | - Autres pays | --- | 224 | |
| Afrique | - Magreb | 83 | 209 | |
| | - Autres pays | 59 | 50 | |
| Amérique | | 09 | 240 | |
| Europe | | 304 | 552 | |
| Total | | 461 | 1 277 | + 829 |

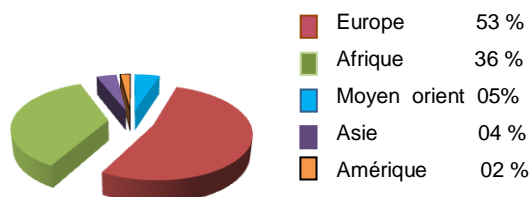
Source : Préparatif saison touristique 2010

Il est à noter aussi que les touristes étrangers de la wilaya de Jijel représentent 1% du nombre globale de touristes étrangers au niveau national. Cela est dû à l'absence des équipements touristiques de qualité et des hôtels classés (de 3, 4, 5 étoiles), ainsi à la surcharge des plages durant la saison estivale.

Arrivée de touristes étrangers
dans la wilaya de Jijel



Arrivée de touristes étrangers
sur le territoire national



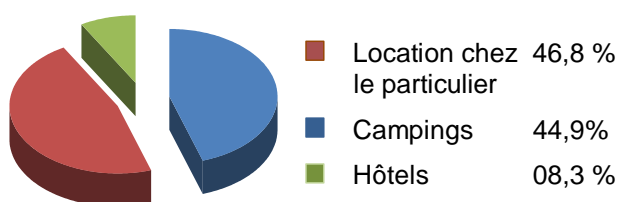
Graphique n° 6 : Arrivée de touristes étrangers à la wilaya et en Algérie

Source : Direction du tourisme, 2010

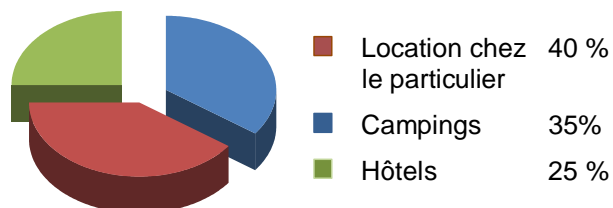
4.4. Les impacts de la location chez le particulier

C'est un phénomène qui prend de l'ampleur d'année en année. Certes, il participe à l'amélioration du niveau social des bénéficiaires, mais c'est un marché à part entière qui se développe avec des risques sur les touristes, car, évoluant en dehors des normes minimales relatives à l'hôtellerie. Une tentative de cerner le phénomène par la direction du tourisme par regroupement donne près de 2500 logements, villas et autres résidences touchant toutes les communes côtières et campagnes environnantes (auprès des agences immobilières et de voyages). Les tarifs appliqués vont de 1500,00 DA la nuitée (F1 ou F2) à 6000,00 DA (villas ou F4 et F5) selon la proximité des plages.

Fréquentations par types d'hébergements
dans la wilaya



Fréquentations par types d'hébergements
sur le territoire national



Graphique n° 7 : Fréquentations par types d'hébergements à la wilaya de Jijel et en Algérie

Source : Direction du tourisme, 2010

La régression dans la fréquentation des hôtels et la location des maisons privées sont expliquées par la hausse des hébergements des hôtels avec des services modérés et sans restauration adéquate dans la plupart du temps. Le prix d'une chambre à deux personnes équivaut au prix de location d'un appartement ou d'une villa près de la mer. Cette situation est créée par la prolifération de l'habitat illicite dans les zones d'expansion touristiques ZET, et leurs alentours.

Il est à noter aussi la même hiérarchisation de fréquentation par types d'hébergement au niveau national ou la location chez le particulier est la plus dominante (Voir la figure n°6), et cela explique la problématique nationale de l'implantation des habitats illicites au niveau des zones touristiques littorales.

De ce fait les collectivités locales ne peuvent pas compter 50 % des revenus du tourisme pour les exploiter dans le développement local.

4.5. Les projets structurants pour améliorer la capacité de charge touristique

Parmi, les projets structurants en vue d'améliorer la capacité de charge touristique, on peut citer :

- Un réseau routier dense et moderne notamment :
 - Le dédoublement de la RN 43 longeant la côte.
 - La RN77 qui traverse perpendiculairement la wilaya avec un nouveau tracé dédoublé et reliant l'autoroute Est-Ouest au port de Djendjen.
- Un aéroport international, avec une nouvelle aérogare aux standards requis
- Les ports de pêche de Ziama, Boudis et bientôt un autre à El-Aouana mixte, de pêche et plaisance et surtout le grand port de Djendjen appelé à se développer et constituera une plaque tournante commerciale méditerranéenne avec sa zone extra portuaires.
- Une agriculture ou les primeurs en culture maraichères et autres fruits sont dominants et en constante progression.
- Un pôle culturel intégré avec une maison de culture, théâtre de plein air, conservatoire de musique et autres activités ludiques et de spectacles.

Plus particulièrement la corniche Jijelienne, élargie, aménagée et ponctuée de sites touristiques de renommés, telles les grottes merveilleuses, Ghar El-Baz et le parc animalier qui connaissent un succès au delà du régional.

Ces projets ont augmentés l'attractivité touristique en facilitant l'accès à la wilaya, la fluidité de la circulation et les déplacements quotidiens vers les différentes plages de la wilaya

4.6. L'état des ZET de la wilaya de Jijel

La Wilaya de Jijel dispose de 19 zones d'expansion touristiques - ZET littorales - crée par décret n°88/232 du 05/11/1988.

Les 19 zones d'expansion touristique de la wilaya de Jijel sensées être préservées de toutes urbanisation sauvage et affectées pour recevoir des équipements d'hébergement et d'accompagnement touristique, ont subit depuis leur création diverses interventions qui ne concordent pas avec la vocation touristique qui leur est dévolue. A cet effet, il est utile de savoir que seuls 11 ZET gardent encore leur vocation initiale et nécessitent une prise en charge rapide et efficace en vue de les aménager à des fins touristiques, faute de quoi elles subiront une urbanisation anarchique et désorientée par rapport à la vocation touristique de leurs sites, il s'agit des ZET Oued Zhour, Beni Belaid, El Kennar, Ras El Afia, Taza, Tassoust, Les Aftis, Arbid Ali, Dar El Oued, El Aouana et Bordj Blida. Les ZET de la wilaya de Jijel couvrent une surface totale de 3 381 ha et une surface aménageable de l'ordre de 1 226 ha. Par ailleurs, il convient de souligner que sur les 19 ZET existants, seulement, la ZET d'El Aouana qui a été étudiée en 2006, sous la délégation du ministère du tourisme (Maître d'ouvrage délégué ANDT - agence nationale de développement du tourisme-) en raison de sa viabilisation et son aménagement à moyen terme.

Le projet vise la création de 2.400 lits de catégorie moyenne et haut standing et entre dans le cadre de la stratégie de développement durable du tourisme, préconisé par le Conseil supérieur du tourisme à l'horizon 2010.

Il est à noter que 08 ZET ont connu une urbanisation anarchique et une surconsommation du foncier pour des impératifs socio-économiques, tels que, l'implantation du port de Djendjen, la voie du chemin de fer et la gare de tri au niveau de la ZET Achouat et Sidi Abdelaziz, projets industriels et des opérations de réalisation de logements...etc.

Tableau n° 12 : Localisation et superficies des ZET de la wilaya de Jijel

| Dénomination | Localisation | Superficie ¹ (ha) | Superficie Aménageable -selon la direction du tourisme- (ha) | Equipements touristiques Existants | Observations |
|---------------|---|---------------------------------|--|---|---|
| Casino | Jijel | 73 | 4 | 3 Hôtels | Une partie traversée par la voie ferrée |
| Ras El Afia | | 55 | 47 | - | |
| Ouled Bounnar | | 26 | ... | - | Terrains de propriété privée |
| Beni Caid | | 116 | ... | - | Terrains de propriété privée |
| Adouane Ali | Voir l'analyse de ces deux ZET dans le dernier chapitre | 166 | 80 | - | Traversée par la voie ferrée |
| Les Aftis | El Aouana | 67 | 67 | 1 Motel | Possibilité d'aménagement en prenant en compte les constructions existantes |
| El Aouana | | 167 | 100 | Port de pêche et de plaisance | |
| Bordj Blida | | 122 | 5 | - | 1 hôtel, est en cours de réalisation |
| Arbid Ali | | 140 | 100 | - | |
| Dar El Oued | Ziama Mansouriah | 88 | 6 | - | |
| Boublatene | | 67 | 8 | - | |
| Taza | | 62 | ... | Parc national de Taza | Reserve naturel |
| El Ouldja | | 141 | 2 | - | |
| Tassoust | Emir Abdel Kader | 391 | 80 | 1 Hôtel, Parc d'attraction, 57 campings, Centre du commerce et de l'artisanat | |
| El Kannar | El Kannar | 480 | 80 | - | Terrains agricoles fertiles |
| El Achouat | Taher | 704 | ... | - | Terrains de propriété privée |
| Sidi A. Aziz | Sidi.Abd.Aziz | 203 | 203 | 1 Hôtel | |
| Beni Belaid | Oued Adjoul | 482 | 80 | - | |
| Oued Z'hor | Milia | 1327 | 1000 | - | |
| Total | Wilaya de Jijel | 4877 ha | 1862 ha | - | |

Source : Direction du tourisme « Rapport des activités de quatrième trimestre 2010 »

Sur les 08 ZET déjà urbanisées 03 d'entre elles recèlent encore quelques poches aménageables qu'il faudrait d'ores et déjà orienter vers la projection d'équipements touristiques dans le cadre du schéma directeur d'aménagement touristique de la Wilaya de Jijel et couvrent une surface globale de 40 ha.

La superficie aménageable représente 1862 Ha, soit 33 % de la superficie total des 19 ZET qui est de 4877 Ha. De ce fait, les zones touristiques littorales de la wilaya sont considérées non préservées, faute de l'urbanisation illicite et de l'implantation des projets qui perturbe l'aspect touristique de la région, tel que

¹. Selon un rapport de l'état des constructions existantes au niveau des ZET effectuée par la DUC de la wilaya de Jijel en avril 2006.

la station d'épuration à la ZET de Beni Caid, la station de traitement des eaux potables à proximité de la plage de Kissir, la station électrique à la ZET d'El Achouat, ...etc.

En plus, on distingue deux types de ZET :

➤ **Les ZET prioritaires à l'investissement dans la wilaya**

Ces ZET sont représentées par celle d'El Aouana dont l'étude est achevée, et les cinq autres ZET dont les études d'aménagement ont été lancées en 2010.

Selon la direction du tourisme, ces ZET en plus de leurs potentialités touristiques, elles présentent des atouts importants, des VRD de qualité, et des ressources a même de réussir tous types d'investissement.

➤ **Les autres ZET**

Les caractéristiques des autres ZET sont indiquées dans le tableau n° 12.

La ZET Oued Z'hor, commune El-Milia, constitue un site d'importance nationale très sensible avec plus de 1300 ha et l'impact sur l'environnement reste capital pour toute étude, qui doit être globale et intégrée. Aussi, les autres ZET présentent des qualités déterminantes de par leurs positions au niveau ou à proximité des agglomérations côtières. Les poches vides restantes offrent la proximité des équipements publics, V.R.D,... se caractérisent par un cachet à même d'allier l'urbain et le balnéaire.

Les poches restantes au niveau des ZET urbanisées offrent la proximité des équipements publics, et V.R.D, elles se caractérisent par un cachet à même d'allier l'urbain et le balnéaire.

Ces ZET sont exposées aux constructions illicites et aux extensions urbaines anarchiques.

Tableau n° 13 : Les ZET prioritaires à l'investissement, selon la direction du tourisme

| Z.E.T | Superficie aménageable (m ²) | Superficie Totale | Pourcentage | Observation |
|---|--|---------------------------|-------------|--|
| El-Aouana (Commune El-Aouana) | 97 ha | 167 ha Étude finalisée | 58.08% | Malgré la décision de l'assemblée populaire de la wilaya du transfert de propriété des terrains agricoles, les procédures ne sont pas achevées Terrains agricole nécessitant des procédures de transfert de propriété |
| Ras El-Afia (Commune Jijel) | 20 ha | 55 ha | 36.36% | |
| Tassoust (Commune Emir A/Kader) | 70 ha | 391 ha | 17.90% | |
| Blida (Commune El-Aouana) | 70 ha | 122 ha | 57.38% | |
| Beni-blaid (Commune Khiri Oued Adjoul) | 200 ha | 482 ha | 41.5% | |
| Dar El oued (Commune Z. Mansouriah) | 25ha | 88 ha | 28.41% | |

Source : Direction du tourisme, 2010

Carte n° 4: L'état de fait des ZET



4.7. Les sites touristiques de l'arrière-pays favorable à l'écotourisme

Le schéma directeur d'aménagement touristique de la wilaya identifie plusieurs sites à promouvoir et cela à travers toutes les communes en dehors du littoral dans les zones montagneuses, afin d'améliorer l'offre de l'écotourisme et créer une variété de l'offre touristique, pour satisfaire tous les goûts.

Le programme 2009-2013 prévoit différentes opérations à même d'enrichir et venir comme appoint au balnéaire, notamment des centres artisanaux, des gîtes, des sites de chasses, l'exploitation des plans d'eaux des barrages ...etc.

5. L'état des investissements touristiques dans la wilaya

Une convention cadre conclue entre le ministère de l'aménagement du territoire de l'environnement et du tourisme et la direction générale de la banque du développement local (BDL) en date du 21 Février 2007, fixe les modalités et conditions relatives au financement du programme d'investissement et de développement des entreprises du secteur du tourisme et des opérations de mise à niveau et de réhabilitation des structures hôtelières. L'objectif recherché étant l'amélioration des prestations de services, comme facteur déterminant à la relance du tourisme.

La wilaya enregistre un nombre important de demande d'investissement touristique. Autant, de nombreux hôtels sont en cours de réalisation et la mise à niveau des équipements d'hébergement touristique existants aussi. Cela afin d'atteindre la notion du tourisme de qualité.

Dans cette perspective, la wilaya enregistre un véritable renouveau du parc hôtelier existant et une relance des projets en cours de réalisation.

Tableau n° 14 : Les investissements touristiques en réalisation

| | Nbre | Coût (Milliard de DA) | Emplois directs | Capacité (lits) | Observation |
|-------------------------------------|------|-----------------------|-----------------|-----------------|--|
| Les demandes d'investissement | 43 | 16 | 6108 | 13.113 | plus de 10 projets structurants sont en cours d'étude |
| Les projets en cours de réalisation | 15 | 700 | 309 | 1255 | Une majorité de ces structures est relancée et la moyenne avoisine les 60% du taux de réalisation. |
| Projets en voie de finalisation | 07 | 2 | 328 | 954 | Dont 02 projets d'hôtels structurants et de classe internationale IBIS et NOVOTEL de SIEHA (M ^{er} Djillali Mehri). |

Source : Direction du tourisme 2010

Selon les données du tableau n° 15, la capacité d'accueil des infrastructures hôtelières sera importante, une fois que les chantiers de construction seront terminés.

Les problèmes des investissements dans la wilaya, sont résumés dans le tableau n°16, dont la gestion centrale du secteur et la lourdeur administrative sont les plus prépondérantes.

Il est à noter que l'absence des PAT pour la majorité des zones touristiques, la propriété privée des terrains et la prolifération des habitats individuels spontanés dans les ZET perturbent l'avenir du tourisme de la région et rendent la gestion et l'investissement touristique très difficiles.

Heureusement, et à travers le programme sectoriel de développement (PSD) de 2010, la direction

du tourisme a pu relancer exceptionnellement cinq études d'aménagement de ZET et l'aménagement de trois plages (voir annexe). Cependant les bureaux d'étude qui ont été choisie par la direction du tourisme ne sont pas spécialisés dans le domaine du tourisme ou dans l'aménagement du littoral de fait que l'aménagement touristique est pluridisciplinaire, et nécessite une collaboration entre les spatialistes de l'environnement, les aménagistes du littoral et les spécialistes du tourisme, urbanistes, architectes, géologues, hydrologues, et climatologues, de fait que les bureaux d'études choisis sont spécialisés dans l'architecture et l'urbanisme seulement.

Tableau n° 15 : état des investissements existants

| | Nbre | Superficie | Emplois prévus | | Capacités (Lits) | Observation |
|---|------|------------|----------------|-----------|------------------|--|
| | | | Directs | Indirects | | |
| Les demandes d'investissement: (13 113 lits) | 43 | | 6108 | 9162 | 13.113 | 05 projets en cours d'étude – par a commission Ministérielle (1988 lits et 957 postes directs)(dossiers réglementaires) |
| | | | 15 270 | | | |
| Les projets en cours de réalisation: (457 lits) | 06 | 2.54 Ha | 101 | 149 | 457 lits | - 01 avec crédit bancaire+fonds propres - 06 avec fonds propres En plus d'un(01) hôtel de 32 lits à Jijel-réception (Juillet 2010) |
| | | | 250 | | | |
| Les projets à l'arrêt: (838 lits) | 08 | 3.28Ha | 228 | 294 | 838 lits | - Absence de rentabilité (03) El-Milia - Problèmes Administratifs (02) - Problèmes financiers (02) - Problème familial (01) |
| | | | 522 | | | |
| Projets en voie de finalisation : (748 lits) | 07 | 2.90Ha | 748 | 1122 | 748 lits | - Dont 02 en cours d'étude SIEHA: Novotel-IBIS = 548 lits 150Ch+05 Suites+124Ch = 279 Ch |
| | | | 1870 | | | |

Source : direction du tourisme de la wilaya de Jijel, 2010

Les programmes de PSD sont adopté pour améliorer de plus en plus l'état du tourisme, des zones touristiques et l'image des plages, et en effet, améliorer la destination Jijel.

6. Les principales causes de la progression du tourisme à Jijel

Le secteur du tourisme a progressé et a été réanimé au vu la dynamisation des services de la direction du tourisme (a travers l'ouverture de nombreux postes de travail), la multiplication des activités touristiques et culturelles de la région et l'augmentation du nombre d'investisseurs et des engagements d'investissements dans le domaine (dossier en attente de validation au niveau de la direction du tourisme), la dynamisation et l'animation des activités culturelles et commerciales, ainsi que l'augmentation du prix de foncier et de location des habitats, notamment durant la saison estivale.

Alors, on peut distinguer que la progression de flux touristiques s'est concrétisée à travers :

- le passage du pays à la période de sécurité, et de la wilaya spécialement
- le calme, le caractère social, le cadre culturel de la région et la sérénité et la tranquillité des Jijiliens et leurs caractères respectueux des touristes et de leurs spécificités.
- l'existence d'une volonté réelle et ambitieuse de la mise à niveau le tourisme au niveau de la wilaya.

Il est à noter que depuis 2005, vu la volonté ambitieuse de l'ex wali pour développer le tourisme dans la wilaya, notamment par :

-
- L'animation culturelle et commerciale de la région a partir de 2005, par les festivals musicaux -notamment au niveau du port Boudis au centre ville-, les concerts culturelles, et les foires dont les participants sont des nationaux et des internationaux, ainsi que l'arrivée du cirque Amar d'envergure internationale.
 - L'élargissement des routes nationales qui relient Jijel- El Aouana, puis la partie qui relie Jijel- Milia
 - Les opérations d'aménagement de la côte ouest, par des murs de protection, des parkings, des bancs d'assise, et des poubelles publics.
 - Le lancement de la réalisation du port de plaisance d'El Aouana
 - Et les autres opérations d'améliorations du cadre urbain... etc.

Cela explique la nécessité d'un pouvoir sérieux et d'une volonté politique pour la relance du secteur touristique dans la région et au niveau national, pour encourager les investisseurs nationaux, et étrangers d'investir dans les secteurs.

Conclusion

La wilaya de Jijel est caractérisée par des potentialités naturelles qui favorisent le développement du tourisme cependant la capacité d'accueil est très insuffisante et les hôtels classés (1 à 5 étoiles) n'existent pas dans la wilaya. En plus les services offerts par les hôtels existants sont estimés faibles par rapport aux prix d'hébergement, de ce fait la notion Qualité/prix, comme aspect du développement du tourisme durable est absente dans ce cas.

Evidemment, Il ne faut pas négliger le rôle du wali de la wilaya en coordination avec les services concernés par le tourisme dans la relance de ce secteur, cela après plus d'une décennie de stagnation totale.

La situation des ZET est catastrophique, surtout par la prolifération des habitats spontanément au niveau de ces zones réservées pour recevoir des aménagements touristiques rentables et de qualité. Cela est constatable de plus en plus dans le côté ouest de la wilaya, avec un rythme d'extension urbaine non contrôlée plus considérable que celui du côté est.

Les demandes d'investissement touristique dans la wilaya sont en augmentation mais le blocage est au niveau de l'ANDT qui prend de longues durées pour traiter et valider les dossiers d'investissements au niveau des ZET.

Le manque des études d'aménagement touristique est une grande contrainte devant les grands investissements touristiques. Ainsi que l'indisponibilité du foncier urbanisable et du foncier touristique, notamment au chef lieu de wilaya.

La wilaya n'a pas pu développer le tourisme balnéaire, ni l'aménagement des ZET, malgré l'apparition d'autres types de tourisme dans le monde tel que le tourisme vert ou l'écotourisme que l'Algérie a commencé d'en intégrer dans sa stratégie de développement du tourisme. Donc, on doit travailler à la fois pour progresser l'offre balnéaire, intégrer l'écotourisme, le tourisme nautique, urbain, culturel, ..etc, et développer les équipements de loisir (parcs urbains, parcs d'animation, aqua-parc, parc scientifique,...) sur la frange littorale « The water front » pour rendre la wilaya de Jijel plus attractive que se soit pour les Algériens ou pour les étrangers.

Chapitre VI

**L'extension urbaine, le tourisme
et la préservation des zones
littorale de la ville de Jijel**

Introduction

Dans les chapitres précédents, on a déjà parlé de l'extension urbaine, du tourisme et de la préservation du littoral dans le monde et en Algérie, donc il nous reste d'analyser ces éléments au niveau de la ville de Jijel.

Donc on doit savoir quelles sont les contraintes de l'extension de la ville de Jijel ? Est ce que l'évolution de la population urbaine, avec un taux élevés est la cause principale de l'évolution anarchique de la ville, ou bien c'est l'exode rurale qui fait exploser la ville comme c'était le cas au niveau national.

La ville avait évolué dans le passé, et elle continue son évolution accentuée, actuellement ou va l'extension urbaine ? Est qu'elle se fait dans la logique de préservation des zones touristiques littorales ? Si oui quelles sont les causes et pour quoi les collectivités locales n'ont pas surveillé ces zone dans le respect de la loi de l'environnement de 1983 et la loi d'urbanisme de 1990, ou la bande d'interdiction des constructions était de 100 m de la mer. De ce fait, est ce que l'extension a suivi les orientations des instruments d'urbanisme, notamment le PAW et le PDAU. la loi 02-02 relative à la valorisation et la protection du littoral a été promulguée par la suite, ou la bande d'interdiction des constructions a été surélevé dans les limites de 300 à 800 m selon la nature de la construction et la nécessité de sa proximité de la mer. Enfin, quel est le degré de respect de la loi 02-02 et la loi 03-03 relative au développement durable du tourisme et aux zones d'expansions touristiques par les extensions urbaines actuelles, par les habitants et par les gestionnaires de la ville ?

A travers l'étude du cas de la ville de Jijel, on doit mettre le doigt sur les principales problématiques au niveau local pour savoir les conditions qui ont favorisé la prolifération des habitats en zones touristiques littorales, afin de les résoudre en prenant les exemples de préservation évoqués dans le premier chapitre, et en prenant en compte les données actuelles du tourisme mondial, la mondialisation et le souci de développement durable du tourisme et de l'environnement. De ce fait quels sont les méthodologies de gestion, les outils de contrôle et de prise de décision ?

La wilaya de Jijel est parmi les plus faibles destinations algériennes, en ce qui concerne le nombre des touristes étrangers qui y visite, alors, comment pourrons nous améliorer cette destination ?

Au niveau local, il faut penser aux interactions entre le développement urbain, le tourisme et la préservation du littoral, lors de l'analyse ou la prise de décisions concernant les extensions urbaines comment améliorer la destination de la ville de Jijel et développer le tourisme dans la région en développant plusieurs types de tourisme, pour multiplier l'offre en travaillant sur la qualité comme premier pas et puis sur la quantité pour atteindre le développement durable et la maitrise de l'urbanisation et des extensions des villes sur les zones touristiques littorales.

1. Les contraintes de l'extension urbaine et les facteurs de dégradation des zones touristiques littorales

1.1. Jijel, ville exposée aux risques naturels et technologiques

La ville de Jijel constitue un territoire fragile exposé à plusieurs phénomènes naturels :

➤ Risque sismique

D'après le zonage sismique du territoire algérien élaboré par le CRAAG, la région de Jijel est en zone de sismicité « Niveau 3 » zone d'aléas sismiques le plus élevé (intensité maximale attendue IX-X). Ce zonage national ne tient pas compte des spécificités de la géologie locale. Le cadre géologique de la région de Jijel est marqué en effet, par une vigoureuse néotectonique responsable de l'orographie actuelle et qui continue à se faire sentir jusqu'à présent dans la région, et ce à travers la sismicité qui frappe cette zone et l'ensemble de l'Algérie du Nord. D'après les enregistrements historiques des séismes, Jijel a été le siège de plusieurs manifestations sismiques dont les plus importantes sont :

- Le séisme de 1856, de magnitude 7, suivi par un raz de marée.
- Les séismes de 1964 et 1965.

A partir de là, il faut donc bien savoir que compte tenu de cette vulnérabilité sismique naturelle et structurelle, la région de Jijel peut malheureusement, connaître d'autres séismes d'importance variable (au moins comparables à ceux de Boumerdes-Alger (21.05.2003). Leur magnitude pourrait être au moins égale à 6,5 comme elle peut également faire les frais de l'effet de retour de séismes en provenance d'autres pays, du pourtour méditerranéen (ex : raz de marée).

Par conséquent, des dispositions particulières s'imposent tant au plan de l'application des normes et règles parasismiques de construction, qu'au plan des moyens de prévention et de gestion des crises découlant des catastrophes naturelles.

➤ Risque d'inondations

Le risque d'inondations dans la commune de Jijel sont liés à l'importance de la pluviométrie et concerne au niveau de la ville de Jijel, surtout la zone de Rabta en raison de sa topographie en forme de cuvette et son bas niveau et les terrains qui longent l'oued El Kantara entre El Mekasseb et la RN43 où des constructions ont été implantées de part et d'autres des rives de l'Oued et qui sont exposées aux risques d'inondations par d'éventuels débordements des eaux de l'Oued.

Il est à noter que pendant les orages les gens et les véhicules circulent difficilement en ville vu l'accumulation des eaux pluviales sur les routes en bloquant la circulation dans plusieurs zones, donc il faut penser sérieusement et rapidement à résoudre ce problème, pour avoir la durabilité du système d'assainissements et d'évacuation de ces eaux.

➤ Risque technologique

Outre le risque sismique, La commune de Jijel est concernée par les risques industriels. Deux établissements (Tannerie, unité de transformation de liège) situés dans le tissu urbain sont considérés à risque potentiel d'incendie, d'explosion et de pollution...

Les nuisances qu'ils génèrent (fumée, odeurs, poussières, ...) sont incompatibles avec l'habitat de leur voisinage.

Enfin, l'inventaire des établissements à risque industriel réalisé dans le cadre de l'étude relative à la protection et la valorisation du littoral (ANAT/ septembre 2005) préconise pour ces unités des études d'impact sur l'environnement, et l'établissement d'un plan pour leurs délocalisations.

Tableau n° 16 : récapitulatif des risques naturels et technologiques dans la ville de Jijel

| Type de risque | | Zones concernées | Superficie de la zone à risque (ha) |
|--|-------------------------|---|-------------------------------------|
| Risques naturels | Inondations | - Zone basse de Rabta | 82,00 ha |
| | | - Terrasses alluviales de l'Oued El Kantara | 25,00 ha |
| | | - Bordures des plages | 40,00 ha |
| | Glissements de terrains | - Versant amont de l'hôpital Med Seddik Benyahia | 01,90 ha |
| | | - Terrain en contrebas de la maison de la culture | 03,00 ha |
| Total superficie des zones exposées aux risques naturels | | | 151,90 ha |
| Risques technologiques | Explosion et incendie | Unités industrielles | |
| | | - Tannerie | 04,50 ha |
| | | - ENL | 04,70 ha |
| | | Lignes électriques | |
| | | -Ligne haute tension et poste 60/30 KV | 29,70 ha |
| | | - Lignes moyenne tension | 48,50 ha |
| | | Conduites de gaz | |
| | | - Gazoduc 8" et poste de détente | 12,30 ha |
| - Conduite de gaz 4" vers el Aouana | 59,30 ha | | |
| Total superficie des zones exposées aux risques technologiques | | | 159 ha |
| Total superficie des zones exposées aux risques naturels et technologiques | | | 310,90 ha |

Source : PDAU de la ville de Jijel, 2009

1.2. La pénurie de terrains favorables à l'extension urbaine

Selon le PDAU, l'extension urbaine de la ville de Jijel, doit se faire dans les zones favorables à la construction, il faut prendre en compte les contraintes géotechniques identifiées par une étude des données géologiques, géomorphologiques, pédologiques et climatologiques.

En effet, la délimitation des zones défavorables à la construction (zones exposées aux risques naturels, terrains difficiles à la construction) et celles favorables et moyennement favorables à la construction.

1.2.1. Les zones défavorables à la construction

Il s'agit des lits d'oued et leurs terrasses alluviales, des bordures des plages et des flancs abruptes des montagnes et les zones à forte érosion. Les lits d'oued et leurs terrasses alluviales et les bordures des plages dont les terrains sont meubles et non consolidés, présentent des caractéristiques physiques et mécaniques des sols médiocres et sont exposés aux inondations et aux éboulements en période de crue. Les flancs abruptes des montagnes et les zones à forte érosion situés au niveau de la partie Ouest et Sud-

Ouest de la commune (Mezghitane, Bouyoudar, El Akhnak, Tellouda), compte tenu de leur nature pétrographique (argiles, marnes, terres végétales) et de la pente de leur relief (supérieure à 20%), sont exposés à des risques de glissements en masse. Ces phénomènes sont visibles sur le flanc Est de Djebel Bouyouder et à El Djorf, ainsi que sur le flanc Nord du Djebel Tellouda au Sud d'El Haddada.

Selon le PDAU, cinq sites susceptibles d'être exposés aux risques naturels sont inventoriés:

➤ **La zone basse d'Er Rabta**

Cette zone située à l'ouest de la ville de Jijel, entre la mer au Nord et la RN43 au Sud, a proximité de la ZET Beni Caid (objet de notre étude), elle est sujette à deux types de risques naturels:

- Les inondations à cause de sa forme en cuvette et ses terrains plats. Cette zone souvent marécageuse durant la période des crues, souffre également de la remontée des eaux marines qui accentuent le problème des inondations.

- les raz de marée en raison de sa proximité de la mer et du bas niveau de ses terres. Si un séisme se produit en mer ou sur le littoral, toute la zone risque d'être envahie par les vagues comme lors du raz de marée provoqué par le séisme de 1856 qui a dévasté la ville de Jijel et ses environs.

Enfin, compte tenu de la topographie de la zone, les travaux de confortement par drainage semblent impossibles à réaliser. Donc cette zone est interdite à la construction selon les dispositions de PDAU.

➤ **Les terrasses alluviales de Oued El Kantara**

Les terrains qui longent les rives de Oued El Kantara sont alluvionnaires et la couche superficielle est argileuse à sablo-argileuse, peu compacte. En plus, les remblais transférés sur les rives de l'oued ont créé un rétrécissement de l'espace initial du lit de l'oued qui se trouve « étranglé », ce qui augmente le risque de débordement de l'oued en périodes de crues exceptionnelles (cas de l'hiver 2004).

Par conséquent, les constructions récemment édifiées sur les terrasses de l'oued entre El Mekasseb et la RN43 sont exposées à des risques d'inondation et d'affaissement de talus, suite à une érosion régressive par les eaux de ruissellement de l'oued. Il est à noter que les risques liés aux inondations, aux affaissements de talus et à l'érosion régressive des terrasses alluviales ne sont pas négligeables et l'histoire ne manque pas d'exemples de catastrophes de ce genre.

Selon les orientations du PDAU, il faut conforter les deux rives et couvrir l'oued sur toute la longueur du site exposé.

➤ **Le versant amont de l'hôpital Mohamed Seddik Benyahia**

Il s'agit du terrain en pente (versant naturel) situé entre la cité des 150 logements à l'amont et l'hôpital Mohamed Seddik Benyahia en contre bas, qui est le siège d'un glissement plan, superficiel, avec une surface de rupture entre les terrains de couverture et la couche de marnes, soit 6 mètres de profondeur, dont la cause principale est la présence d'une nappe aquifère dans les terrains de couverture.

Ce glissement est un mouvement très lent et s'apparente bien à un fluage. Par conséquent, il serait imprudent d'envisager des constructions sur ce versant. Son aménagement en espace vert serait mieux approprié.

➤ **Les terrains en contrebas de la maison de la culture**

Les déblais creusés pour dégager une surface horizontale, ont conduit à une instabilité relative des terrains argileux-marneux du versant Nord de la maison de la culture ou deux processus sont visibles :

- érosion régressive du talus du déblai, mettant en danger les zones de l'amont ;
- amorce d'un glissement superficiel du versant de la colline.

Les indices observés sont surtout des fissures en faisceaux parallèles, de direction perpendiculaire à la pente générale, résultant de cisaillements dans la masse argileux-marneuse lorsque celle-ci est gorgée d'eau. Cette masse a tendance à bouger sur le bas versant.

Le traitement de ce problème consiste surtout à prévenir le glissement, car une fois celui-ci amorcé, les solutions envisageables sont toujours très coûteuses. Ainsi, les ouvrages doivent avoir une structure épousant le terrain naturel et il faut éviter les plates-formes en déblais-remblais très souvent dangereuses.

➤ **Le terrain dit Road**

Il s'agit du terrain aménagé en plate-forme, situé à l'arrière de l'ancien port de Jijel. Ce terrain était à l'origine une plage, remblayée pour les besoins de l'aménagement du port. Ce terrain présente donc, des caractéristiques mécaniques médiocres et une capacité portante du sol qui ne répond pas aux normes admises pour qu'il soit constructible. Son aménagement en terrain de jeux est la meilleure solution.

1.2.2 Les terrains difficiles à la construction

Il s'agit des terrains dont la pente varie entre 15% et 20%. Ces terrains couvrent la majeure partie du Sud-Ouest de la commune et se retrouvent aussi dans la partie Sud-Est (Et'horat). Etant donné que ces formations sont imperméables, l'avantage est au ruissellement et parfois au glissement en masse.

Les sommets de ces montagnes sont inhabités, mais les flancs par contre sont occupés par une population dispersée, notamment en bordure des routes.

Ces terrains aptes à recevoir des constructions légères, présentent cependant un inconvénient qui réside dans l'instabilité de la couche de recouvrement qui peut atteindre 2 mètres d'épaisseur dans les parties aval des versants. La rupture de cette couche favorisée par l'importance des pentes, peut être déclenchée, soit par les eaux de ruissellement au niveau des zones dénudées, soit par les travaux de terrassements. Il est donc, recommandé selon le PDAU :

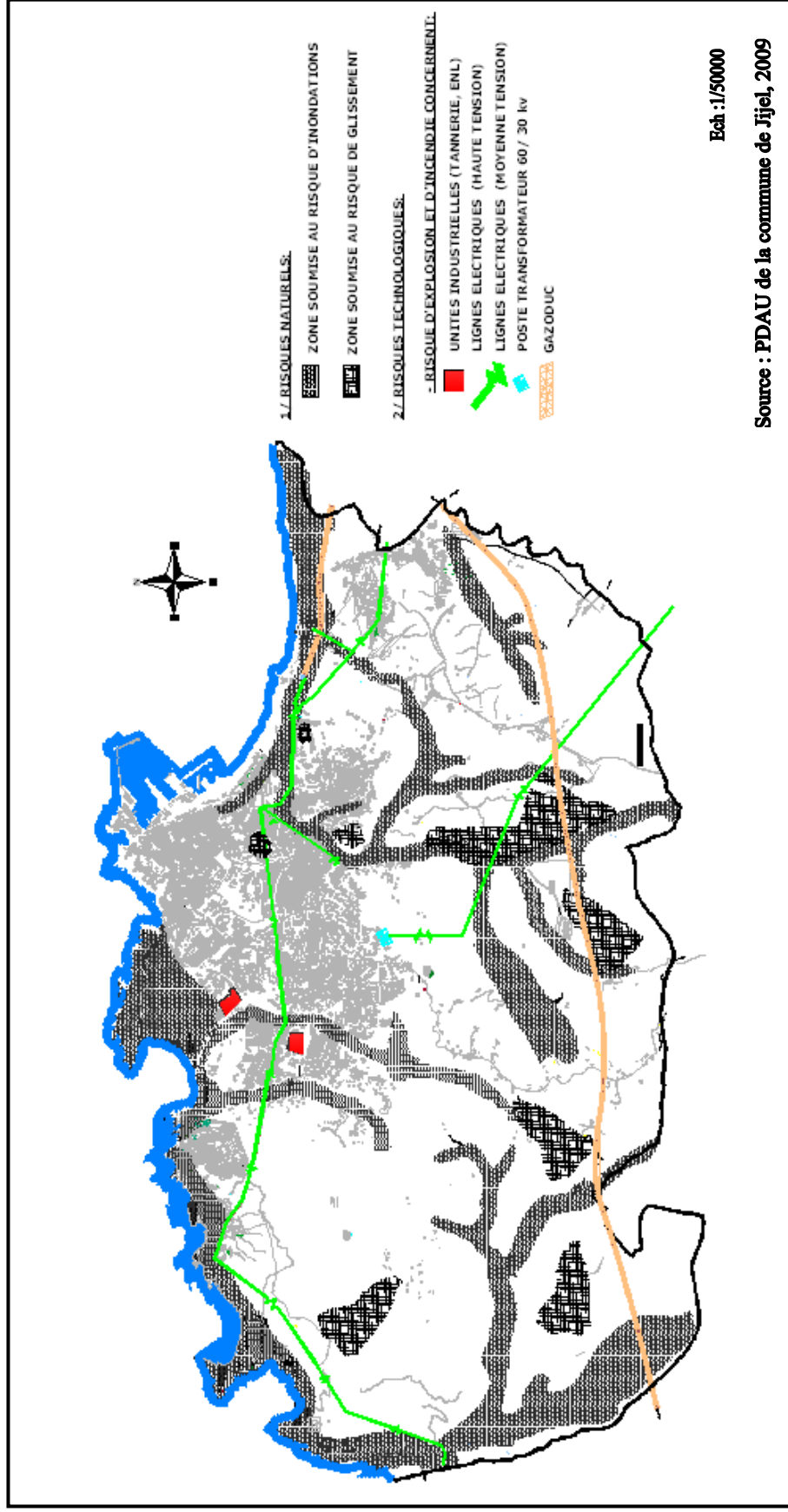
- d'adapter le plus possible, les constructions au terrain naturel et d'éviter les grands terrassements provocateurs de glissements.
- de drainer les eaux de ruissellement.

1.2.3. Les zones moyennement favorables à la construction

Il s'agit des terrains ayant une pente variant entre 8% et 15% et qui se retrouvent en plusieurs endroits de la commune : à Ouled Aissa, à Harratène, sur les flancs Est et Sud du djebel Mezghitane et à Toualbia.

Les terrains à Ouled Aissa, Harratène et Toualbia, sont constitués par des formations marneuses avec de petits bancs de grés, par contre ceux des flancs « Est » et « Sud » de Mezghitane sont constitués par des argillites, peu de marnes et de calcaires et par des blocs de grés de tailles variables.

Carte n° 5 : Risques naturels et technologiques dans la commune de Jijel



Ces terrains sont aptes à recevoir des constructions de plusieurs étages. Leur aménagement nécessite des terrassements, et doit tenir compte de la pente liée à la nature géologique de la couche de couverture et des ruissellements. La viabilisation de ces terrains engendre des dépenses supplémentaires, ce qui rend ce type de terrain d'une constructibilité moyenne.

1.2.4. Les zones favorables à la construction

Il s'agit des terrains ayant une pente inférieure à 8%, qui sont très favorables à la construction. Ces terrains sont en grande partie déjà urbanisés et occupés par l'ancienne ville de Jijel et ses extensions vers l'est (village Moussa, El Akabi, El Mekasseb), vers l'ouest (village Mustapha, Bourmel, El Arayach) et vers le sud (Camp chevalier, Ouled Aissa, 40 hectares, El Haddada).

Les autres terrains très favorables à la construction sont constitués par la petite plaine du domaine Adouane Ali, la zone longeant le CW 150 au sud d'El Mekasseb et la rive gauche de l'oued Mencha, à Souk Larbâa au sud-est de la commune. IL est à noter que ces terrains sont à vocation agricole.

Ces terrains sont aptes à recevoir tous les types de constructions et leur aménagement ne nécessite pas de travaux de terrassement et par conséquent, pas de dépenses supplémentaires.

Jijel, ville chef-lieu de wilaya, fait face à une croissance démographique encore importante et un resserrement de son tissu urbain qui provoque une raréfaction des espaces urbanisables encore non bâtis, ce qui nécessite, pour répondre aux besoins de son développement de prévoir de nouvelles zones d'extension.

Dans cet objectif, et selon les prévisions du PDAU, Cinq (05) sites répondant aux normes de terrains constructibles sont identifiés : Le premier site se situe à l'ouest de Jijel sur le flanc est de Mezghitane, le second à l'est dans la région de Harratène, le troisième à la sortie est de la ville, le quatrième au sud d'El Mekasseb et le cinquième au sud de la ville dans la localité de Toualbia.

Selon le PDAU les sites favorable à l'extension urbaine future sont :

➤ **Le site du côté Est de Mezghitane**

Le site de Mezghitane se situe à une distance de 4 km à la sortie ouest du centre de la ville de Jijel. Limité à l'est par l'oued Medabagh et à l'ouest par le massif gréseux du djebel Mezghitane, il s'étend entre El Arayech et mechtat Ethar, sa superficie d'environ 80 ha.

Les terrains de ce site sont stables et ne présentent aucun phénomène naturel dangereux. Le couvert végétal est, par endroit, très abondant nécessitant un défrichage préalable pour dégager le site.

➤ **Le site de Harratène**

Le site de Harratène se trouve à cinq (05) kilomètre du centre de la ville, il se caractérise par : un relief à pente faible et des altitudes comprises entre 50 m et 150 m, une accessibilité facile et pouvant se faire par deux endroits, soit par la RN 77 du côté du 5è km, soit par la route menant vers Béni Ahmed du côté d'El Akabi.

En général, les terrains de ce site sont stables et ne présentent aucun risque de glissement sauf sur le flanc nord de la colline surplombant la petite plaine du domaine agricole Adouane où l'on constate

la présence de fissures perpendiculaires à la pente. Ce phénomène, d'ailleurs très limité, est dû à la présence d'une eau souterraine qui ajoutée à la masse argileuse existante peut créer un désordre qui peut évoluer vers un glissement en masse.

Ce site dont la partie nord-est, est déjà urbanisée peut être étendu du côté de la colline Koudiet Kharrouba jusqu'à Zebiria le long de la route menant vers El Akabi.

➤ **Le site de l'Entrée Est (l'ex ferme pilote Adouane)**

Le site se situe à la périphérie est de la ville de Jijel, entre El Akabi et Harratène. Il se caractérise par terrain horizontal, plane et une superficie relativement importante, dépassant une centaine d'hectares. Les terrains de ce site à base d'argile et de marne sont aptes à recevoir des constructions à plusieurs étages. Ils présentent de bonnes caractéristiques physiques et mécaniques et leur aménagement ne nécessite pas de terrassements.

➤ **Le site d'El Mekasseb Sud**

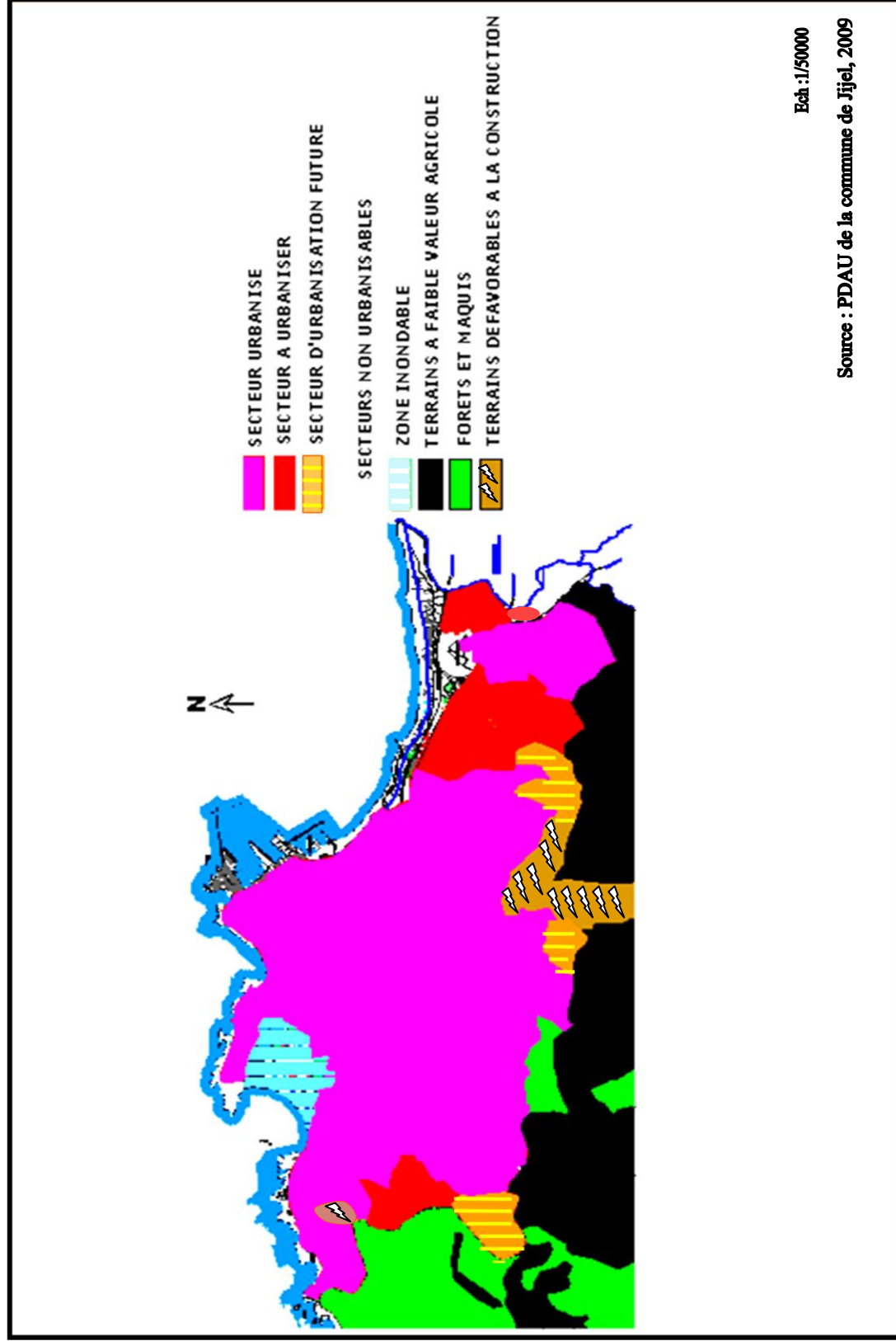
Ce site constitue le prolongement de la zone urbanisée d'El Mekasseb. Il est limité par l'oued El Kella au sud, le CW 150 à l'est et la zone de Ouled Aissa à l'ouest, et se caractérise par une superficie importante, dépassant les 120 hectares et un relief plat du côté du CW 150 et vallonné vers Ouled Aissa à l'ouest. Les terrains de ce site ne présentent aucune trace d'érosion, ni de glissement. Ces terrains sont stables et présentent des caractéristiques mécaniques des sols très bonnes.

➤ **Le site de Toulbia**

Il est situé dans la partie sud de la commune, à environ 8 km de la ville de Jijel à laquelle il est relié par un chemin communal. Ce site s'étale sur une superficie d'environ 30 hectares et qui peut être augmenté, compte tenu de la possibilité de son extension du côté de la commune de Kaous vers le sud.

Il présente un relief avec des pentes légèrement inclinées et des altitudes comprises entre 100 m et 235 m. Les formations de ce site offrent des terrains stables, très favorables à l'implantation de constructions destinées à l'habitat collectif.

Carte n° 6 : Secteurs d'urbanisation



2. Analyse démographique

2.1. L'évolution de la population

L'analyse démographique de la commune de Jijel est essentiellement fondée sur les recensements de 1966, 1977, 1987, 1998 et de 2008, sources fournies par l'ONS.

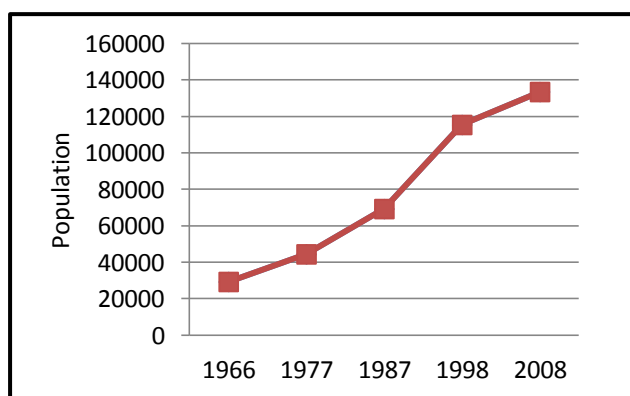
En 2008, la population de la ville de Jijel s'est accrue de 18 080 habitants par rapport à 1998. Le taux annuel de croissance a donc été de 1,50%. Il est beaucoup moins fort que sur la période 1987-1998, lors de laquelle il avait été de 4,62%.

Tableau n° 17 : Evolution de la population de la commune par rapport à la wilaya (1966-2008)

| | Population recensée | | | | | Taux d'accroissement observé (%) | | | |
|------------------|---------------------|--------|--------|--------|---------|----------------------------------|------------|------------|------------|
| | 1966 | 1977 | 1987 | 1998 | 2008 | 1966 - 1977 | 1977- 1987 | 1987- 1998 | 1998- 2008 |
| Commune de Jijel | 29273 | 44424 | 69274 | 115412 | 133 492 | 3,92 | 4,48 | 4,62 | 1,51 |
| Wilaya de Jijel | 239460 | 326468 | 471319 | 573207 | 631 509 | 2,90 | 3,69 | 1,75 | 1,00 |

Source : DPAT de la wilaya de Jijel, 2010

Selon le tableau n° 19, la population de la ville de Jijel est en augmentation rapide depuis 1966 : Sa part est passée de 12,2% de la population de la wilaya en 1966 à 21,13% en 2008. Cependant, au cours de la période 1998-2008, cette augmentation a été beaucoup moins forte que sur la période 1966-1998.



Graphique n° 8 : Evolution de la population de la ville de Jijel (1966-2008)

Source : DPAT de la wilaya de Jijel, 2010

2.2 La ville de Jijel est la plus peuplée de la wilaya

Selon le RGPH 2008, la ville de Jijel avec 130 183 habitants au recensement d'avril 2008, est la ville la plus peuplée de la wilaya. Elle concentre le cinquième de la population sur seulement 2,6% du territoire de la Wilaya de Jijel.

La densité moyenne au niveau de la ville de Jijel, estimée à 2087 habitants au km² est 8 fois supérieure à la moyenne de la wilaya (264 habitants au km²). Cette densité est en réalité plus élevée, du fait que la population se concentre sur des espaces réduits.

Tableau n° 18 : Nombre d'habitants et densité de la population en 2008

| | Nombre d'habitants | % | Superficie (km ²) | % | Densité (hab/km ²) |
|-----------------|--------------------|-------|-------------------------------|-----|--------------------------------|
| ville de Jijel | 133 492 | 21,14 | 62,38 | 2,6 | 2087 |
| Wilaya de Jijel | 631 509 | 100 | 2 398,69 | 100 | 264 |

Source : PDAU de Jijel, 2010

2.3. Le rythme de croissance reste élevé, malgré la baisse du taux de croissance démographique

De 1966 à 1998, le rythme de croissance de la population de la ville de Jijel fut le plus élevé de la wilaya. Ainsi, de 1966 à 1998 le nombre d'habitants s'est multiplié presque par 4, passant de 29 273 à 115 412 entre 1966 et 1998. Cette croissance démographique s'explique surtout par le solde migratoire, même si l'excédent naturel reste toujours élevé.

Entre 1998 et 2008, la croissance démographique s'est ralentie puisque le taux de croissance de la population de la commune est passé de 4,62% entre 1987 et 1998 à 1,51% entre 1998 et 2008.

2.4. La croissance s'explique par l'excédent migratoire

L'analyse des résultats des recensements de 1966, 1977, 1987, 1998 et 2008, met en évidence le fort dynamisme démographique qu'a connu la ville de Jijel.

Tableau n° 19 : l'évolution de la population par agglomération

| Dispersion | Population recensée | | | | | Taux d'accroissement (%) | | | |
|------------|---------------------|-------|-------|--------|---------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | 1966 | 1977 | 1987 | 1998 | 2008 | 1966-1977 | 1977-1987 | 1987-1998 | 1998-2008 |
| Jijel | 25054 | 36720 | 63271 | 106216 | 130 183 | 3,15 | 5,92 | 4,76 | 1,83 |
| 3ème Km | - | - | - | 778 | | | | | |
| Harratène | - | - | - | 4313 | | | | | |
| O. Bounar | - | - | 732 | 1246 | | | | | |
| Z. éparse | 4219 | 7704 | 5271 | 2859 | 2 230 | 5,7 | - 3,68 | - 5,29 | - 2,50 |
| Total | 29273 | 44424 | 69274 | 115412 | 133 492 | 3,92 | 4,48 | 4,62 | 1,51 |

Source : DPAT de la wilaya de Jijel, 2010.

En 1966, la commune de Jijel abritait 29 273 habitants. La croissance démographique est apparue au lendemain de l'indépendance en récupération des pertes de la guerre de libération et par un exode massif des populations en provenance des zones rurales. Elle s'est accentuée avec la promotion de Jijel au rang de chef lieu de wilaya en 1974, du fait de l'emploi administratif et de la concentration des équipements qui ont été à l'origine d'une forte immigration vers la ville.

L'étude comparée du recensement de 1998 souligne la différence entre les tendances de la ville de Jijel et celles de l'ensemble de la wilaya. Dans le contexte d'une croissance ralentie de la population du pays, liée à la baisse de la fécondité confirmée par les recensements de 1987 et 1998 (voir le tableau n° 19), la ville de Jijel affiche un dynamisme démographique certain. Sa population a progressé par 4,6% entre 1987 et 1998 par rapport à celle de la wilaya qui a progressé par 1,75%. Ce qui explique l'effet de la période de l'insécurité de pays, à travers l'exode de la population des communes rurales vers la ville

chef lieu et ses zones périphériques (la ville de Jijel et ses zones sont densifiées par les constructions spontanées souvent précaires et de type rurale).

2.5. Répartition spatiale de la population

En 2008, la quasi-totalité de la population de la commune de Jijel est concentrée au niveau de l'agglomération chef-lieu : la ville de Jijel et de l'agglomération périurbaine d'Ouled Bounar, (98,3%) contre seulement 1,7% en zone éparses.

Avec un taux d'urbanisation de 98,3%, la ville de Jijel est la plus urbanisée au niveau de la Wilaya.

Tableau n° 20 : Répartition spatiale de la population entre 1998 et 2008

| Dispersion | Type | Population RGP 98 | % | Population RGP 2008 | % |
|------------------------|------|-------------------|------|---------------------|------|
| Jijel | ACL | 106 216 | 92,0 | 130 183 | 97,5 |
| 3 ^{ème} Km | AS | 778 | 0,7 | | |
| Harratène | AS | 4 313 | 3,7 | 1 079 | 0,8 |
| Ouled Bounar | AS | 1 246 | 1,1 | | |
| Zone éparses | ZE | 2 859 | 2,5 | | |
| Total commune de Jijel | | 115 412 | 100 | 133 492 | 100 |

Source : DPAT de la wilaya de Jijel, 2010.

L'étude comparée des résultats des différents recensements de la population souligne la différence des tendances de la ville et celles du reste du territoire communal.

Jusqu'en 1966, peu marquée par l'exode rural et le mouvement d'urbanisation qui a caractérisé les premières années de l'indépendance du pays, Jijel reste une ville modérée. Sa population estimée à 23 624 habitants en 1954, n'atteint que 25 054 habitants en 1966, enregistrant, ainsi un faible taux de croissance de l'ordre de 0,4% par an. Par la suite, l'essentiel de son développement s'est effectué dès la décennie 1977-1987 et s'est maintenu pour la décennie suivante.

2.6. La poussée démographique source d'un étalement urbain éclaté et fragmenté

Conformément au mouvement général d'urbanisation qui a affecté l'ensemble du territoire national, la ville de Jijel connaît une forte croissance de sa population. Le nombre d'habitants a triplé, passant de 35 065 habitants en 1977 à 62 793 habitants en 1987 et 106 003 habitants en 1998 pour atteindre actuellement 130 183 habitants au recensement de 2008. La ville de Jijel est en effet, submergée par un exode rural à prédominance locale (intra wilaya) depuis la fin des années 70, du fait notamment du statut de chef-lieu de wilaya et du développement de l'emploi découlant de l'implantation d'équipements et activités diverses au détriment de son territoire.

La poussée démographique a entraîné un étalement urbain éclaté et fragmenté, produit d'une croissance mal maîtrisée à l'origine de nombreux dysfonctionnements consommant la quasi-totalité de l'espace disponible. Les espaces urbanisables non encore bâtis se font plus rares, et pour répondre aux besoins de la croissance démographique, des reversements de l'urbanisation sont opérés sur les espaces périurbains.

3. Analyse urbaine de la ville de Jijel

3.1. L'évolution urbaine de la ville de Jijel

L'évolution spatiale de la ville de Jijel est passée par plusieurs phases historiques

3.1.1. Avant l'occupation française

Plusieurs civilisations sont passées par la ville de Jijel, on peut citer :

* L'époque phénicienne : (XI^{ème} siècle avant J.C)

On attribue généralement la fondation de la ville « Jijel » aux phéniciens qui établirent un comptoir au XI^{ème} siècle avant J.C.

* L'époque romaine : (75 avant J.C)

Conscient de l'importance stratégique des ports, les romains, dès le premier quart du premier siècle, ont envahi « GILIGILI » .Ils élevèrent la ville en rang de « Colonia-Romania ».

Parmi les faits urbains entraînés par les romains :

La fortification du terrain par les remparts.

L'installation des portes.

* L'époque byzantine : (533 après J.C)

La domination Byzantine n'a été que le prolongement de l'occupation Romaine. Les Byzantins ont élargi et fortifié la ville de murailles jalonnées de tourelles.

* L'époque musulmane : (720 Après J.C)

Cet époque est marqué par :

- La conservation des remparts romano-byzantins.
- L'apparition de quelques édifices de culte.

Durant cette période la ville est nommée « Jijel ».

* La période (1183-1515) :

Jijel a connu une succession d'attaque : normande, génoise, ottomane, leurs effets sur la ville de Jijel sont :

- Le rétrécissement de l'ancienne ville.
- La destruction des édifices de cultes.

* La période turque : (1815-1830)

Elle est marquée par :

- La mise en place d'une structure d'échange et de rencontre, (Place, marché, mosquée....).
- L'occupation de l'enceinte génoise.

3.1.2. Pendant l'occupation française (1830-1962)

➤ La période (1830-1861)

L'occupation française de la ville fut le 13 mai 1838, ou les colons ont occupé deux zones stratégiques : la crête et le camp chevalier, en constituant une caserne militaire à la crête.

Ils ont transformé la citadelle et le port existant en un dépôt de produits issus de la révolution industrielle, ainsi, pour l'exportation des matières premières vers l'Europe pour des fins industrielles.

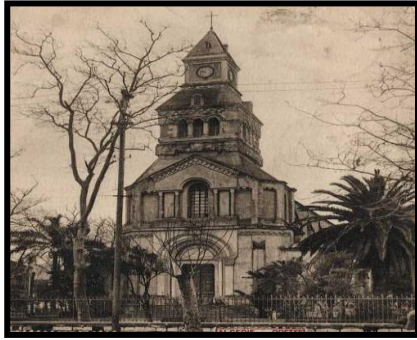


Photo n° 9 : L'église Djijeli, qui a été démolie en 1991
(Ancien centre ville)

Source : archive du musée Kotama de Jijel, 2010

➤ La période (1861-1954)

Cette période a connu la construction des premiers équipements, l'église en 1875, le port en 1885, le marché couvert, et le palais de justice.

Ainsi que le raz marais de 1856, a mené à la création du 1^{er} plan d'urbanisme de Jijel en 1861 sous forme d'un triangle.

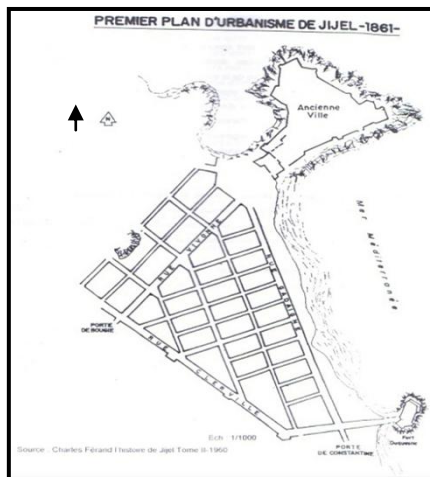
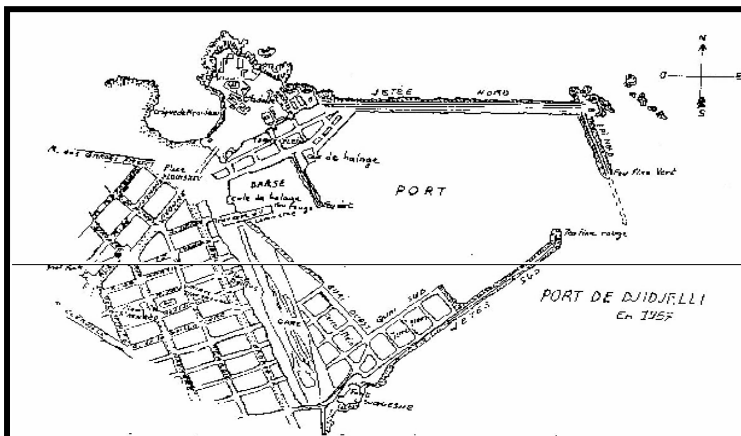


Figure n° 1 : Le 1^{er} plan d'urbanisme de la ville de Jijel -1861-

Source : Mansour. H, centre et périphérie deux centralités complémentaires cas d'Ayouf à Jijel, 2002, p 50



La politique coloniale pratiquée en Algérie en matière d'aménagement du territoire a comme priorité le développement des infrastructures portuaires, d'où se fait l'acheminement des matières premières et autres produits agricoles vers la métropole française.

Figure n° 2 : Le port de Djidjelli en 1957

Source : Safri. S, renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin cas du centre-ville de Jijel, 2008

➤ **La période (1954-1962)**

Après le déclenchement de la guerre de libération nationale, le mouvement migratoire s'est intensifié, la population rurale a quitté la campagne pour s'installer en ville, vue la violence et les difficultés de vivre au milieu central de la guerre.

En 1958, la ville de Jijel a été dotée du statut de sous préfecture, qui lui a permis d'avoir un programme de 227 logements dans cadre du plan de Constantine lancé par le général Charles De-gaulle.

Ce programme a servi de solution pour loger la population algérienne venante des zones rurales et de répondre aussi à une politique coloniale destinée à contrôler les mouvements de la population.

Donc une partie de ce programme a été projetée sous forme d'habitat économique appelé « recasement » qui se caractérise par un modeste style architecturale, et une simple organisation spatiale tel que la cité Assous, l'autre partie du programme fut lancée juste avant l'indépendance sous forme d'habitat collectif à proximité de la cité de recasement. A cause des événements de 1962, ce programme n'a pas été achevé et la ville est restée dans un état anarchique.

Cette période a connu une prolifération des quartiers spontanées, à la périphérie de l'ancienne ville (faubourg, village Mustapha, village Moussa et la Crète), donc un contraste centre /périphérie est aperçu facilement : un centre ville planifié et bien organisé et une périphérie non planifiée et en désordre.

Cette extension marginale est démunie de tous genre d'équipements ou infrastructure de base donc les constructions ont été considérées « des bidonvilles en dure » (Mansour H, 2002: 51).

3.1.3. Après l'indépendance

3.1.3.1. La période (1962 – 1974)

Durant cette période, l'état n'a pas investi en matière de logements et d'équipements au niveau de la ville. La priorité était donnée à l'agriculture, l'industrie, l'éducation, et la santé. Cela a engendré une stagnation du parc de logements planifié, en effet, la prolifération des habitats illicites et des extensions urbaines non planifiées tels que El Akabi et Ayouf qui sont évolués spontanément à la périphérie de la ville. Pour fair face à cette problématique, l'état a mis à la disposition des communes, les moyens juridiques pour fair face à ce phénomène, pouvoir maitriser le développement urbain, réagir contre la spéculation foncière et préserver les terrains agricole, à travers la constitution des réserves foncières communales, la mise en place d'une méthodologie pour maitriser l'espace urbain par des plans d'urbanisme provisoire (PUP) obligatoires pour chaque commune

Cette période est marquée par :

- L'apparition de nouveaux quartiers peripheriques.
- L'apparition de l'unité de fabrication de liège à proximité de la ZET Beni Caid à l'entré ouest de la ville, de la tannerie dans le plateau Hadada à la périphérie sud-ouest de la ville.

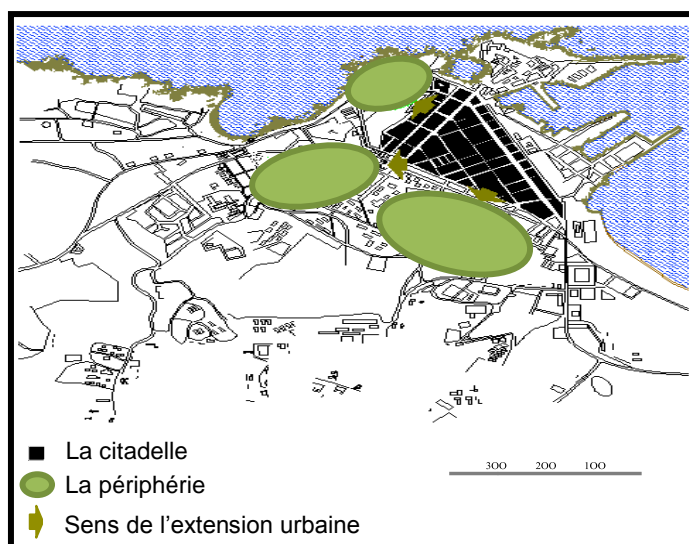


Figure n° 3 : Extension urbaine à tache d'huile sous forme de faubourgs au alentours du la citadelle

Source : synthèse de l'auteur d'après le PUD de Jijel

3.1.3.2. La période (1974 – 1985)

L'événement le plus important au début de cette période était la promotion de la ville au rang de chef lieu de wilaya en 1974, ce qui a permis à la ville un début de redressement après une longue durée de stagnation, non seulement sur le plan économique et social mais sur le plan urbain en particulier et l'impact de ce redressement s'est vu à travers le PUD et la programmation des ZHUN pour loger la population rurales qui a installée des bidonvilles à la périphérie de la ville pour être près du chef lieu ou se multiplient les occasions et les chances de travail dans l'administration, l'éducation, la santé, l'industrie,...etc.

En effet, la ville de Jijel s'est dotée d'un premier plan d'urbanisme PUD en 1974, qui a porté les grandes lignes du développement urbain, à travers les zones d'habitat urbaine nouvelles ZHUN ou sont réalisés de nombreux groupements d'habitats collectifs, à titre d'exemple la cité Casorec (81 logements) qui a pris le nom de l'organisme qui l'a financée, et les logements de fonction.

Alors, depuis 1974, les programmes d'habitats collectifs, et de lotissements ont été multiplié pour pouvoir offrir des logements de fonction pour les ruraux venant en ville pour améliorer leurs cadre de vie et pour travailler dans l'industrie, l'administration et les services divers, dans un système de gouvernance socialiste.

la réalisation de ces programmes s'est faite sur des terrains libres prévus par le PUD, au Sud-Ouest de la ville sur le plateau Ayouf, et quelques groupements à la périphérie immédiate de l'ancien centre ville.

De fait de l'absence d'obstacles naturels et surtout juridiques, les ZHUN ont été programmées dans des sites proches de la ville existante.

A partir de 1976 une série de décrets sur les modalités d'acquisition et conditions de constitution des réserves foncières communales ont été définies en complémentarité avec l'ordonnance n° 74-26 du 20 qui a prononcé l'intégration dans les réserve foncières communales les terrains privés de toute nature, inclus dans le périmètre de la commune, à l'exception de terrains nécessaires pour satisfaire les besoins familiaux de propriétaires, telle qu'elle est définie dans le décret n° 76-28

du 7 février 1976 qui les évaluer par 20 m²/membre de famille, a condition que le nombre des membres ne dépasse pas 20 personnes en ajoutant un coefficient de la densité de construction qui se varie d'une région à l'autre (22: 2000 (دشمي معاذ، 2000) . Donc l'intégration des terrains dans les réserves foncières communales a été effectuée à travers l'acquisition à titre d'indemnisation par la commune, sur la base d'une évaluation domaniale.

Cependant, cette évaluation n'a pas arrangé les particuliers de la commune de Jijel, étant donné que le prix d'acquisition était symbolique et dérisoire, cela s'est affirmé par le nombre élevé de dossier transmis à la justice depuis les procédures d'application préliminaires de la loi, d'une part pour l'élimination des décisions d'intégration dans les réserves communales et d'autre part pour demander l'augmentation des prix d'indemnisation afin d'atteindre la valeur réelle de leurs terrains.

Le refus des propriétaires de signer à l'amiable l'acte de transfert de leurs propriétés, au profit des communes, a créé une problématique judiciaire en l'occurrence d'un cadre légal de transfert de propriétés. Donc, l'état a intervenu pour résoudre cette problématique par la promulgation de la circulaire interministérielle n° 130-80 du 13 janvier 1980 relative aux réserves foncières communales, pour organiser l'intégration des terrains privés, l'évaluation et le transfert de propriété. En effet, aucun propriétaire ne peut mettre en échec le droit légal de la commune d'appréhender unilatéralement la propriété de son terrain en vertu des dispositions de l'ordonnance du 20 février 1974, le transfert de propriété peut être prononcé par arrêté du Wali.

Cela a empêché l'accélération de transactions illégales des terrains par les propriétaires. La conséquence directe était l'acélération des constructions illicites, par la population rurale qui n'a pas hésité de profiter de la situation en occupant les terrains destinés à la réalisation des ZHUN et dont l'APC était incapable de contrôler l'extension (le cas d'Ayouf). (Mansour Hassina, 2002: 54)

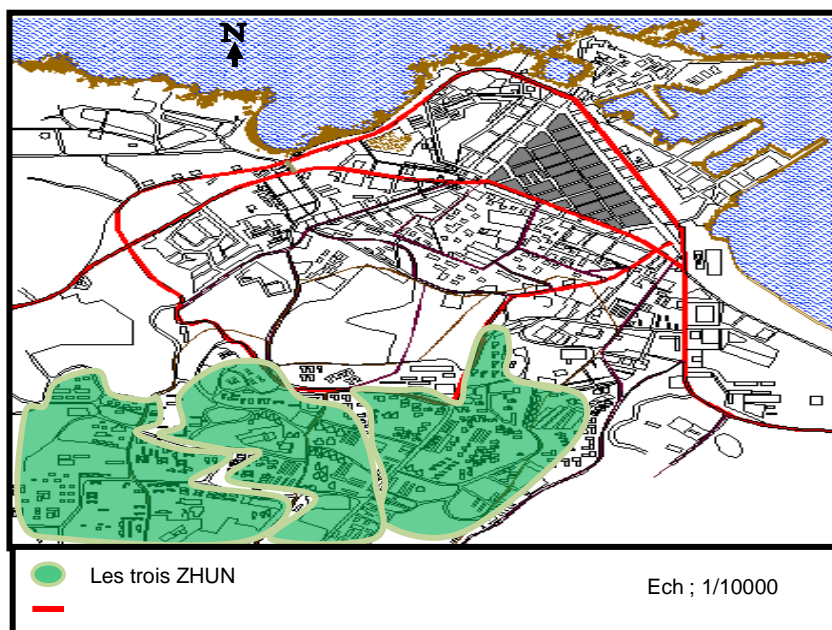


Figure n° 4 : L'air des trois ZHUN promulguées dans le cadre du PUD

Source : PUD de 1979 + synthèse de l'auteur

Quand le cadre réglementaire et méthodologique de la réalisation de ces zones nouvelles fut éclairé par l'état, donc le lancement de la première ZHUN d'Ayouf était en 1976, dont le secteur public a entamé la réalisation des programmes de logements, et d'équipements de première nécessités(sièges des directions et des différentes organismes, équipements scolaires, sanitaires,..etc).

Sur le plan fonctionnel, il est à noter que les terrains privés intégrés dans les réserves foncières communales ont été parallèlement désignés pour recevoir des programmes de logements ou des équipements publics. De ce fait les propriétaires de terrains n'ont pas eu l'occasion pour agir ou les exploiter autrement.

Cependant les terrains qui ont été affectés aux ZHUN, ont connu des extensions urbaines spontanées, vu la vente illicite des terrains par leurs propriétaires à l'aide d'un reçu d'achat, et contre une somme d'argent dépassant dans tous les cas le prix d'indemnisation estimé par les services du domaine. Cela résulte la propagation des habitats spontanés, illicites et sans permis de construire, surtout que l'élaboration du permis exige l'acte légal de propriété de terrains.

Alors que, les services de l'APC et les administrations concernées ont préféré le silence et la politique de laisser faire devant ce phénomène des extensions urbaines rapides, spontanées et illicites, surtout avec les conditions d'insécurité de la région depuis la fin des années 80 spontané.

Donc les services de la commune ont fermé les yeux sur la possibilité d'augmenter les prix d'indemnisation pour éviter la revente des terrains par leurs propriétaires illicitement et sans papiers.

D'ailleurs, la durée entre les décisions administratives d'intégration des terrains aux réserves foncières communales pour pouvoir réaliser les projets programmé dans les ZHUN, l'expropriation de terrains, et la réalisation de projets programmés était suffisante pour la prolifération des constructions illicites sur les terrains des ZHUN, notamment dans la ZHUN I qui regroupe de grande surface des terrains privés (voir tableau n° 23).

Tableau n° 21 : surfaces et propriété de terrains des ZHUN

| Les ZHUN | La surface totale (m ²) | Terrains de propriétés privées (m ²) | (%) | Terrains domaniales (m ²) | (%) |
|----------|-------------------------------------|--|-------|---------------------------------------|-------|
| ZHUN I | 1585217 | 1357147 | 85,61 | 28070 | 14,28 |
| ZHUN II | 737388 | 132684 | 17,99 | 604704 | 82,00 |
| ZHUN III | 466958 | 162676 | 34,84 | 304282 | 65,16 |
| Total | 2789563 | 1652507 | 59,23 | 1137056 | 40,76 |

Source : Agence foncière de Jijel, 2000

Selon le tableau n° 23, les terrains privés représentent 59.23 % de la surface totale des ZHUN. Les terrains privés de la ZHUN I représentent 85,61 %, cependant la majorité de ces terrains privés ont connu une urbanisation illicites accrus.

Il est à noter que les contraintes naturelles ont freiné le développement de l'économie (grandes surfaces de terres agricoles surtout au nord de la ville sur les peine littorale, ZET, et forêts de l'arrière-pays).

Afin de remédier à cette situation la region s'est vue attribué un plan spécial de développement, pour le désenclavement de la région, à travers plusieurs programmes du développement de la ville chef lieu de

wilaya. Ce qui a entraîné une demande croissante en matière de logements, à cause du phénomène de l'explosion démographique qu'a connu le pays dans cette période et de l'exode rurale vers la ville.

la ZHUN II lancée en 1981, a été réalisée dans un délai relativement court pour répondre à la demande croissante en logements dans un contexte de crise, et les mesures d'accompagnement du logement par les équipements de quartier (écoles, centres de soin, espace verts, espaces de jeux pour enfants.. etc) sont totalement négligées.

En effet, durant cette période, la ville a connu plusieurs mutations, notamment :

- La densification des anciens quartiers .
- Le lancement du PUD en 1974.
- Le lancement de la ZHUN I en 1976 et de la ZHUN II en 1981.
- L'apparition de nouveaux quartiers périphériques spontanés sur des terrains privés .

3.1.3.3. La décennie (1985- 1995)

Au début de cette période les ressources provenant des hydrocarbures ne peuvent plus prendre en charge tous les problèmes de la société, les élus ainsi que les administrations locales doivent mobiliser les ressources nécessaires pour un développement local, une prise de conscience s'impose.

L'état a commencé à prendre des mesures qui visaient à faire participer les citoyens et leur laisser le choix de prendre en charge une partie de l'habitat. L'état investisseur unique ne pouvait pas répondre à la crise du logement devenue aiguë, s'est réorienté vers la libération du marché foncier et la relance de la promotion immobilière. Cette tendance s'explique par la volonté de l'état de se désengager de la production de l'habitat (minimiser la réalisation de logement social). En effet, dans la période récente la ville est nettement distinguée par l'habitat individuel souvent illicite et parfois sous forme de lotissement planifié.

A partir de 1990, l'urbanisation est devenue plus rapide, dont l'élaboration du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme « PDAU » n'est approuvée qu'en 1995 par arrêté du wali (Safri. S, 2008). Cette période aussi, connaît des conditions d'insécurité totale et de stagnation dans tous les domaines économiques du pays, à l'inverse l'urbanisation et les extensions urbaines spontanées ont connu une régression considérable à cause de l'exode rural vers les zones périphériques de la ville qui a pris un autre aspect vu les événements d'insécurité du pays. Alors les ruraux ont installé des habitats précaires en occupant les ZET aussi. Selon les services de la DUC, la taille de la ville s'est multipliée par cinq, durant cette période.

3.1.3.4. La décennie (1995- 2005)

Durant cette période, l'extension urbaine et la densification des quartiers a continué spontanément sur le plateau Ayouf, El Akabi, Village Moussa, Rabta, El Haddada, Bourmel, Berkouka,..etc sous forme de lotissements, de constructions individuelles illicites, et d'habitats précaires en entourant ces zones dans tous les directions, d'une façon circulaire, ainsi les zones éparses ont commencées à s'agglutiner. De ce fait l'extension qui était au début en tache d'huile -avant la période d'insécurité du pays des années 1990- devient presque un corps unique.

Il est à noter que la densification de ces zones est prévue par le PDAU, mais pas de cette manière spontanée et anarchique. Donc la ville est attaquée par une pathologie très grave et difficile à soigner. Cette période a apporté la spontanéité totale et une régression dans tous les domaines à travers le pays, non seulement dans le domaine de l'urbanisme. Notamment les villes les plus touchées par le flux terroriste comme la ville de Jijel, qui a été enclavée des autres régions pendant toute une décennie et son domaine du tourisme est en stagnation complète, les plages en saison estivale sont presque vides à l'exception de quelque gens de la région qui tente la chance rarement d'aller à la plage parce que les plages ont été attaquées par les terroristes plusieurs fois.

Entre 1990 et 2000, 2500 lots ont été attribués sur différents sites pour encourager la construction individuelle et mettre fin à la prolifération de l'habitat illicite. Quand au parc logement, il est évalué jusqu'au 31 décembre 1999 à 18161 logements toutes typologies confondues, dont 976 ont été mis en démolition. (Service de l'habitat et de l'urbanisme de la wilaya de Jijel).

En effet, la pression sociale sur le logement est illimitée, notamment dans les agglomérations urbaines du fait du vieillissement du parc immobilier et de l'existence d'un parc précaire à résorber.

Pour la commune de Jijel seulement 479 logements ont été attribués en 1999, et 359 en cours de réalisation et 598 non réalisés. A partir de 2000, les dispositifs de la loi de 2001 de l'aménagement durable du territoire a été au centre de pensée des collectivités locale et des services exécutifs de la wilaya, pour améliorer l'état de la ville et éliminer les habitats précaires à travers des programmes de résorption des habitats précaire « RHP ».

3.1.3.5. La période de 2005 à nos jours

Les réformes politiques qui ont été effectuées par le président de la république dès son élection, ont eu un impact positif au niveau national, une progression dans tous les domaines, notamment en matière de la situation sécuritaire est alors témoignée.

Donc, à partir de 2005, Il semble lourd pour les ressources financières locales quant détruire tous ce qui est illicite et spontané dans la ville. Par ce que ils vont se trouver devant l'obligation d'offrir des logements pour toute la population qui a occupé les terrains communaux illicitement.

En 2006, La promulgation de la loi 06-06 d'orientation de la ville, dans le cadre du développement durable du territoire urbain, par conséquence, les plans et les opérations d'amélioration urbaine des quartiers spontanés ont été promulgué, dont le financement est assuré par le plans communal de développement (PCD). En effet, les opérations de viabilisations, d'alimentation en eau potable, l'implantation des réseaux d'assainissement, les réseaux de gaz de ville et l'éclairage public, pour l'amélioration de cadre de vie dans les quartiers existants.

Cette procédure, a encouragé la population locale et rurale, d'aller très loin par les constructions spontanées et illicites, vu qu'il existe un viabilisateur et un améliorateur de l'espace urbain en désordre. Alors, au lieu de stopper ou limité les constructions illicites, la population locale et celle venu des zones rurales ont élargie le champs de l'extension urbaine anarchiques, partout dans la ville, non seulement par l'extension horizontale mais cette fois –ci et devant le silence de l'état, ils ont pensé d'y aller en hauteur en constituant plusieurs étages avec des habitations non finies et des poteaux qui restent toujours en attente avec l'esprit d'ajouter d'autres étages souvent, sans permis de construire, ni acte de propriété du terrain.

L'absence d'un personnel rigoureux et ambitieux, et la politique de laisser faire suivie par les services de l'état au niveau local sans aucune sanction concrète sur terrain (aucune construction n'était démolie et aucun emprisonnement n'a eu lieu selon la loi).

L'extension de la ville de Jijel a poursuivi un mode de croissance polaire répondant au schéma de tache d'huile et aux contraintes naturelles (le littoral, l'arrière-pays accidenté, les forêts, les trains agricoles,..). Puis l'agglutination urbaine ou la conurbation des quartiers occupés illicitement soit par d'autres constructions illicites, soit par la densification des quartiers existants par des constructions planifiées (logements collectifs, lotissements, équipements publics,..).

A partir de 2006, l'extension urbaine s'est dirigée linéairement en parallèle à la RN43 près de la mer et des zones d'expansion touristiques « ZET ». Donc un nouveau mode est apparu : de la tache d'huile au circulaire par la suite et vu l'indisponibilité du foncier urbanisable, la ville s'est dirigée vers l'extension linéaire le long de la RN 43 sur le site Harratène à l'Est et le site Mezghitane à l'Ouest dont les études des POS ont été achevées en 2006 et la viabilisation de ces zones a commencé dans la même année. Ces extensions urbaines sont planifiées et les habitats collectifs sont les plus dominants, vu la pénurie du foncier urbain, également pour répondre aux besoins de la population locale en logements et éliminer les habitats précaires en ville.

Les services de l'APC ont programmé des habitats sociaux locatifs au nombre de 1570 logements durant la période (2006- 2009) (voir le tableau n° 22), afin de récupérer le foncier urbain occupé par les habitats précaires et implanter des infrastructures, des équipements publics, des logements ou des lotissements programmés à leurs places.

Tableau n° 22 : les programmes d'habitats sociaux locatifs pour la résorption des habitats précaires

| Années | Promoteurs | Nbre de logmts programmés | sites | État en 2010 |
|--------|-------------|---------------------------|---------------------|--------------|
| 2006 | DLEP + OPGI | 270 | Harratene (POS 25) | Achevés |
| 2007 | | 1000 | Entrée Est (POS 26) | En cours |
| 2009 | | 300 | Harratene (POS 25) | |

Source : Service technique de l'APC de Jijel, 2010

Plus récemment en 2008, une nouvelle étude d'aménagement urbaine de POS d'entrée Est (L'ex ferme pilote Adouane Ali) a été approuvée, et la viabilisation de la zone a été entamée. Cette nouvelle extension est considérée contre la loi de la protection de l'environnement et du développement durable, et celle de la protection et la valorisation du littoral (analysé dans le chapitre précédent). Quelques équipements publics sont implantés, malgré que le site fût une ferme pilote, à grande productivité agricole, touristique et de loisirs.

Aujourd'hui, l'arrière pays accidenté est entrain de s'urbaniser lentement, surtout en bordure des routes récemment réalisées, quelques zones de faible densité en voie de se densifier d'une façon non planifiée. Ce fait peut perturber l'activité agricole et la nature de cet espace qui peut s'affecter à l'écotourisme.

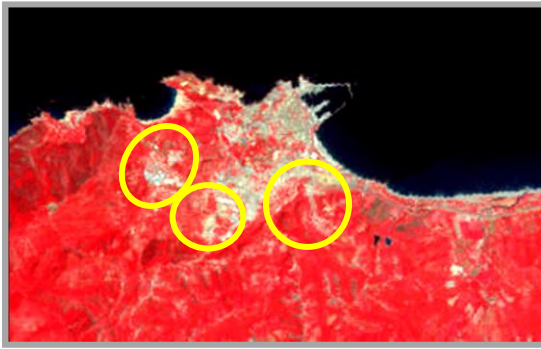


Figure n° 5 : La ville de Jijel en 1987

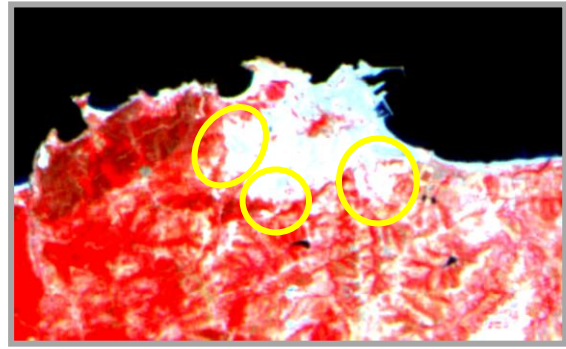


Photo n° 6 : La ville de Jijel en 2006

Source : Agence Spatiale Algérienne, mars 2009

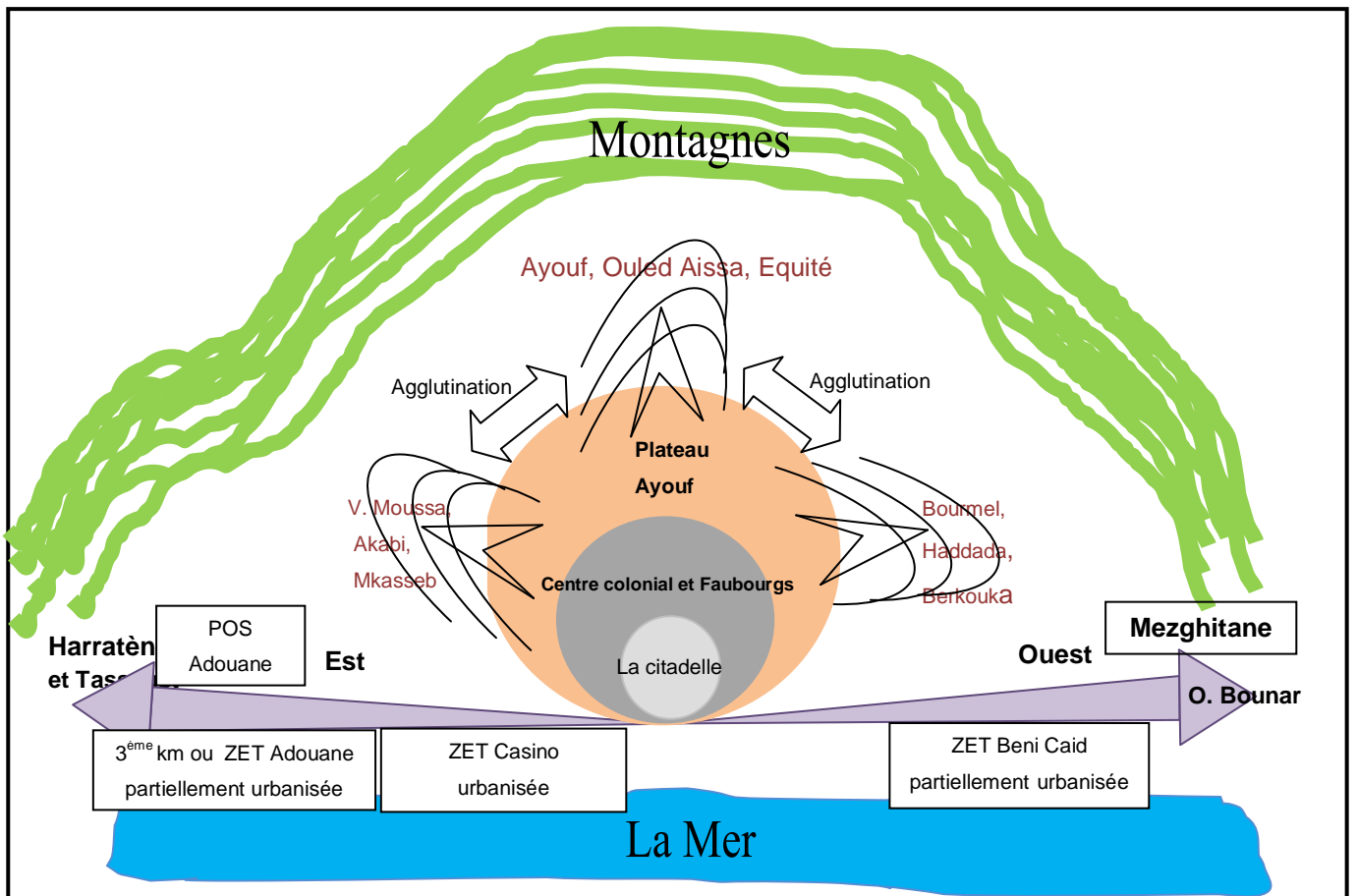


Figure n° 7 : les extensions urbaines de la ville de Jijel

Source : travail de l'auteur

En résumé, par sa morphologie urbaine la ville de Jijel est d'apparence coloniale, mais en réalité elle existait depuis longtemps.

Le premier témoignage de l'existence de Jijel remonte à la plus haute antiquité, où Jijel devait être un des comptoirs commerciaux fondés par les phéniciens.

Cette étape sur l'itinéraire commercial des phéniciens sera tantôt Romaine, Berbère, Byzantine et Arabe. A la fin du quinzième siècle elle devient avec les frères Barberousse, une place militaire importante de la Méditerranée. Pendant cette période la ville s'agrandit et se développe au delà

de ses murailles défensives.

Durant la période coloniale, elle est marquée en août 1856 par un fort tremblement de terre suivi d'un raz de marrée qui détruisit toute la ville ancienne (antique). La ville nouvelle créée sur une petite plaine en avant de la ville ancienne disparue, est composée par le géomètre Scheslat selon le modèle classique de l'art européen : tracé orthogonal et îlots réguliers plus ou moins homogènes, ordonnés par de grands axes dont les points d'intersection constituent des carrefours (nœuds) où aboutissent les liaisons routières de la ville avec l'extérieur. En 1860, Jijel fut érigée en commune de plein exercice avec un conseil municipal non élu, et c'est à partir de cette date que débute l'urbanisation de la ville avec l'arrivée des colons.

A la fin de la période coloniale, la ville a connu une période de déclin et ce jusqu'en 1974, date à laquelle elle fut élevée au rang de chef-lieu de wilaya.

De 1974 à 2005, le nombre d'habitants a plus que triplé au niveau de la ville de Jijel, passant ainsi de 35 065 habitants en 1977 à 62 793 habitants en 1987, 106 203 habitants en 1998 pour atteindre près de 130 000 habitants en 2005. La ville est submergée par un exode rural depuis les années 80, du fait notamment du statut de chef-lieu de wilaya et du développement de l'emploi découlant de l'implantation d'équipements et d'activités diverses.

Sur le plan urbain, cette période a été marquée par un étalement urbain rapide qui a entraîné de nombreux dysfonctionnements et consommé le quasi totalité de l'espace disponible. Le tissu urbain né au cours de ces dernières années, éclaté et fragmenté est le produit d'une croissance urbaine mal maîtrisée.

La configuration spatiale actuelle de la ville de Jijel est le résultat d'un processus d'urbanisation qui s'est déroulé au cours d'étapes de croissance successives (voir figure n° 7), laissant apparaître des ensembles spatiaux disparates aisément lisibles sur le terrain :

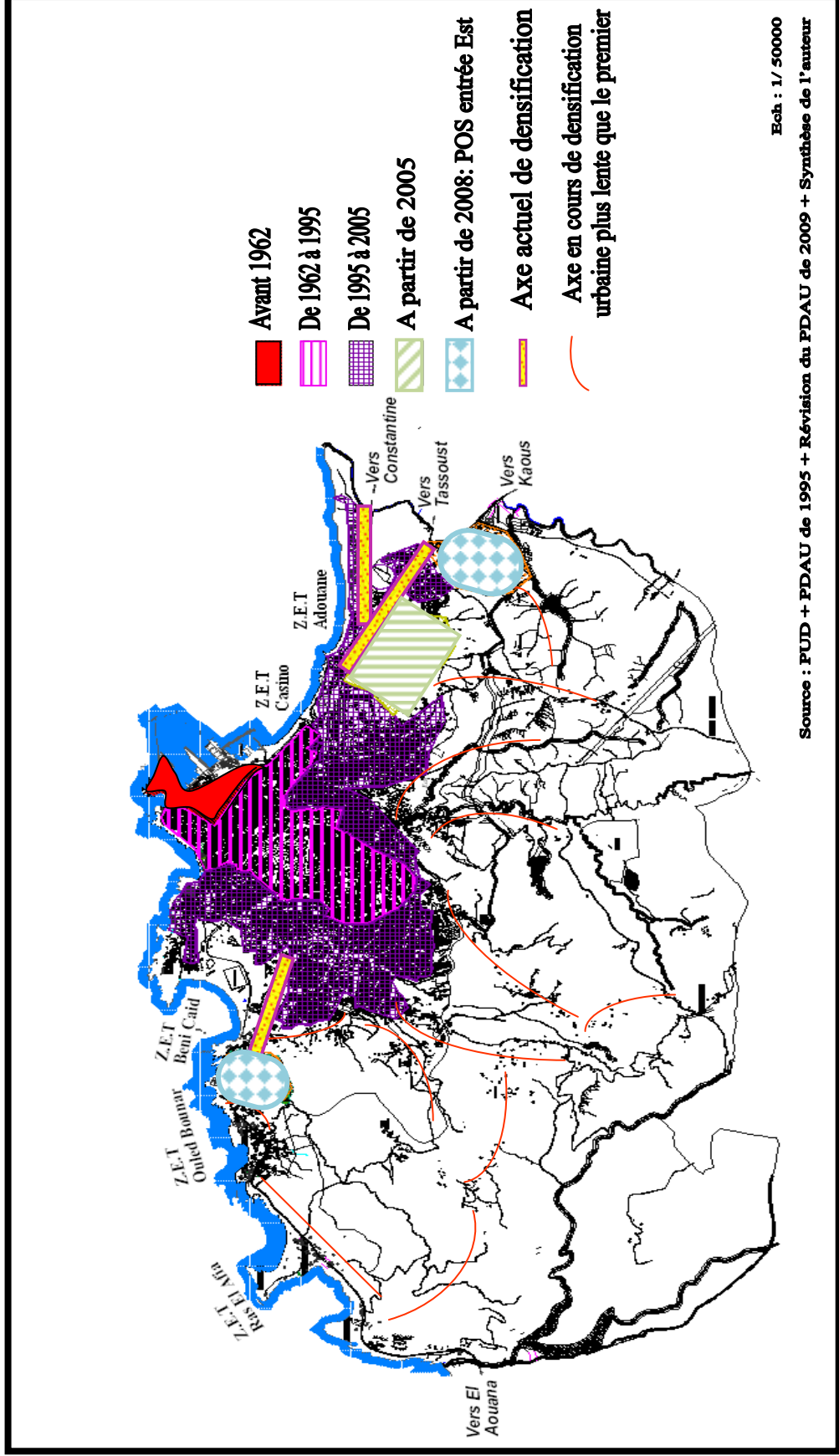
- le tissu colonial qui se distingue par sa morphologie, son organisation et sa structure spatiale et par ses modes d'occupation rationnels. Le caractère urbain de ce noyau est accentué par la présence d'activités commerciales et de services animant la vie urbaine.

Les spécificités fonctionnelles et organisationnelles de ce tissu lui confèrent un rôle de centralité, autour de laquelle s'articule l'ensemble de la ville de Jijel.

- Les quartiers populaires à vocation résidentielle composés de tissus traditionnels datant de l'époque coloniale et d'autres plus récents, présentent un cadre bâti compact et serré mettant en évidence la spontanéité de leur apparition et de leur évolution échappant à toutes les règles d'urbanisme.

- Les zones d'extension sans unité, ni homogénéité, présentent une pluralité de formes urbaines découlant de stratégies multiples composent le tissu urbain : grands ensemble réalisés dans le cadre des ZHUN, lotissements d'habitat individuel, îlots d'habitat spontané et précaire.

Carte n° 7 : Extensions urbaines de la ville de Jijel



- Les nouvelles zones d'extension urbaines (Mezghitane et Harratène) sont juxtaposé au du tissu urbain existant. Elles sont planifiées et occupées presque totalement par l'habitat collectif qui s'étale en hauteur (R+4 et plus) et les équipements de proximité, pour résoudre la problématique d'indisponibilité du foncier urbain dans la ville.

- La zone d'extension urbaine la plus récente est l'entré Est ou l'ex ferme pilote Adouane, qui oppose dispositions de la loi 02-02 qui interdisent l'extension urbaine de deux zones longeant le littoral, et dont la distance qui les sépare ne doit pas être moins de 5 km au niveau du littoral.

Le POS a été viabilisé et quelques équipements de wilaya sont implantés, en attendant la réalisation des habitats collectifs programmés dans cette zone plate et facile à la construction.

3.2. Les différents secteurs d'urbanisation selon le PDAU

➤ Les secteurs urbanisés «SU»

Les secteurs urbanisés sont constitués par tous les terrains occupés par les constructions agglomérées, par leurs espaces de prospect et par les emprises des équipements et activités, même non construits (espace verts, surfaces libres, parcs et forêts urbains) destinés à la desserte de ces constructions agglomérées. Certains de ces secteurs nécessitent des transformations des caractéristiques du tissu sous forme de rénovation, de restructuration, de densification ou d'application de mesures de protection (secteurs à valeur historique ou architecturale) qui peuvent constituer des secteurs sauvegardés.

Au niveau du groupement urbain, les secteurs urbanisés couvrent une superficie de 1574,67 hectares et sont constitués par :

- L'espace urbain central composé par la ville coloniale et ses prolongements Ouest, Sud et Est, il couvre 179,28 ha.
- Les quartiers péricentral et les quartiers périphériques formés par les extensions opérées à partir des années 1970 et 1980 qui couvrent 1179,67 ha, (Ayouf , Village Moussa, El Mekasseb, quartier de la plage, El Akabi Ouest, Rabta, Ben Achour, El Haddada, Bourmel, Berkouka ,Sortie Ouest de la ville, Mezoui,..)
- Les espaces urbanisés des agglomérations périurbaines qui couvrent 215,72 ha et se composent de :
 - Ouled Bounar (51,26 ha)
 - Plateau de Mezghitane (46,72 ha)
 - Harratène (134.52 ha)

➤ Les secteurs à urbaniser (SAU)

Il s'agit des terrains appelés à être urbanisés à court et moyen termes, à un horizon de dix (10) ans, dans l'ordre de priorité prévu par le PDAU.

Les secteurs à urbaniser couvrent une superficie de 264,92 hectares et sont constitués par :

- L'Entrée Est de la ville de Jijel de 152,40 ha constitue une opportunité pour l'extension de Jijel et assure la jonction avec l'agglomération de Harratène.
- L'entrée Nord Est de la ville de Jijel de 53,89 ha entre la RN43 et la RN77 destinés à l'accueil de grands équipements dont 21,00 ha déjà affectés à l'implantation d'un centre pénitentiaire..

- Le Sud du plateau de Mezghitane de 58,63 ha destinés à l'accueil de logements et équipements liés

➤ Les secteurs d'urbanisation future (SUF)

Ce sont des secteurs appelés à connaître une urbanisation à long terme à un horizon de vingt (20) ans, aux échéances prévues par le PDAU. Ils prévoient les extensions qui permettraient une continuité et une organisation cohérente des agglomérations.

Les secteurs d'urbanisation future couvrent 149,72 hectares et sont constitués par :

- L'extension au Sud de Mezoui 44,50 ha à la périphérie Sud-est de la ville.
- L'extension de Jijel au Sud Ouest et Sud Est de ouled Aissa (29,94 ha à la périphérie Sud-Ouest de la ville).
- L'extension de Jijel au Sud d' El Akabi, 35,48 ha entre le Sud d'El Akabi et Harratène.
- Le développement du site de Toulbia, 39,80 ha au niveau de Toulbia dans la partie Sud de la commune.

➤ Les secteurs non urbanisables (SNU)

Les secteurs non urbanisables sont des secteurs du territoire urbain qui ne sont pas destinés à l'urbanisation à cause des contraintes particulières. Des droits de construire peuvent être édictés mais réglementés dans des proportions limitées, compatibles avec l'économie générale des territoires de ces secteurs. Les secteurs non urbanisables concernent les terres agricoles, les zones forestières, le littoral, les zones inondables, et les différentes servitudes (des conduites de gaz et d'électricité,....)

3.3. Typologie de l'habitat existant

L'habitat est un élément essentiel dans tous les projets. Il est considéré comme facteur de stabilité humaine et social.

Dans la ville de Jijel, on trouve plusieurs types d'habitations, reflétant la différence dans les niveaux de vie ainsi que la variété due à l'histoire.

➤ L'habitat colonial

Ce type occupe des grandes parcelles juxtaposées au long des voies, Ce type d'habitat existe dans le centre ville caractérisé par un plan en damier (le triangle).

➤ L'habitat traditionnel (arabe)

Cet habitat occupe des petites parcelles dont certaines s'alignent le long de la voie et d'autre s'organisent à l'intérieur de l'îlot. Il contient une cours à l'intérieur pour l'aération et l'éclairage et les accès aux constructions se fait généralement par le biais d'une impasse souvent étroite (Squif).

Ce type se trouve dans les faubourgs des villes anciennes, or après 1962, la population rurale survenue à la ville a implanté leurs habitats ruraux dans ces zones, près du centre ville colonial. Comme le cas du faubourg, Village Moussa, Village Mestapha, ...etc.



Photo n° 10 : Une villa avec jardin de l'époque français, en plein centre ville



Photo n° 11 : Des habitations traditionnelles de type rural à deux étages, représentant l'époque de l'explosion démographique se regroupent autour d'une place centrale

Source : Auteur, 2006

➤ L'habitat individuel récent

Ce type est sous quatre formes :

- Les lotissements

Les lotissements sont apparus en 1975, ils sont planifiés. Leurs sites d'implantation, sont viabilisés au préalable et vendus en lot par l'agence foncière de la wilaya. Quelques propriétaires construisent selon le permis de construire et les autres non, ce qui reflète un aspect général spontané malgré que la procédure de vente soit réglementaire.

- Les villas

Ce sont des habitats individuels entourés par un jardin et une clôture. Ce type se trouve surtout dans les quartiers de Casino, Haine, Bourmel, etc.

Il est à noter que les villas sont consommatrices de l'espace, malgré cela, elles ajoutent un aspect esthétique à l'image de la ville surtout avec leurs architectures et la richesse des matériaux de construction utilisés.

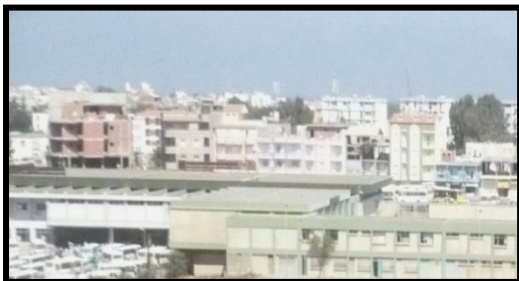


Photo n° 12 : Lotissements des Dames, près de la gare ferroviaire, à l'entré Est de la ville



Photo n° 13 : Les villas près de la ZET Casino

Source : Auteur 2008

➤ L'habitat spontané

Avec un aspect dégradé en général, spontané en majorité, ces constructions sont non achevées et sans finition (manque de peinture, des portes des fenêtres,..), elles sont collées entre elles et les voies tertiaires sont étroites, les quartiers sont sans éclairage public ni aménagement du trottoir

Les habitats spontanés se trouvent souvent tous pré des équipements publics, des habitats collectifs et des lotissements existants pour profiter et se raccorder aux réseaux divers existants (AEP, Assainissement, gaz, électricité,..). ils sont implantés généralement, au Plateau Ayouf, El Akabi, M'kaceb, 40 Ha, Al Haddada,...etc.

➤ L'habitat précaire

C'est le plus mauvais exemple d'habitat, avec sont aspect dégradé, non planifié, informel et anarchique, qui ne répond pas aux normes et aux besoins humains, (absence des réseaux d'A.E.P et d'assainissement...etc.). L'habitat précaire se trouve dans le quartier des 40 Ha, la zone du 3^{ème} km dans la ZET Adouane Ali, la zone de Harraténe, etc.



Photo n° 14 : L'habitat spontané et illicite aux quartiers Ben Chaiboune, au sud de la ville
Source : Auteur, 2008



Photo n° 15 : L'habitat précaire du quartier 40 ha
Source : Auteur, 2006

➤ L'habitat collectif

- Le logement social locatif « LSL »

Ce type de logement est concerne les groupes sociaux qui n'ont pas les moyens pour avoir un logement participatif.

D'après le tableau n° 23 l'extension urbaine vers harraténe se débute en 2005 par la programmation de 550 logts, et de 1000 logts à l'entrée Est en 2007. En plus la densification de quartiers existants tels que les 40 Ha et la ZHUN 3.

Tableau n° 23 : Evolution du nombre de logement social locatif (2000 – 2010)

| Année | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|--------------------|------|------|------|------|------|-----------|-----------------|---|------|--------------------------------|------|
| logements inscrits | 00 | 570 | 40 | 80 | 180 | 550 | 270 | 1000 | 00 | 300 | 00 |
| Site | | | | | | Hara téne | 40 Ha et ZHUN 3 | Entrée Est | | 132 Harratene + 168 Entrée Est | |
| État | | | | | | Réalisés | | En cours | | 40 Réalisés Et 260 en cours | |
| Objectif | | | | | | | | Résorption des habitats précaires « RHP » | | | |

Source : DLEP, service de l'APC, 2010

- Le logement promotionnel

Ce type de logement est affecté aux groupes sociaux aisés, qui ont les moyens pour y avoir, Il est comme son nom indique, plus développé en matière de son architecture. Le nombre de chambre et la surface occupée sont plus que les autres types de logements collectifs.

Ce type répond aux exigences de la famille algérienne, et dont l'évolution s'est accentuée ces dernières années (voir le tableau n° 26). Il offre des logements de grande surface de type F4 et F5, et conforme au TOL spécifique de la région de Jijel qui est de 6 personnes / logement

Tableau n° 24 : Evolution du nombre de logement promotionnel (2000- 2010)

| Année | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | |
|-------------------|---------|------|------|------|------|------|------|------|----------|------|------|--|
| Nbre de logements | 26 | | 16 | 8 | 37 | 84 | | 47 | 254 | 50 | 56 | |
| État | Achevés | | | | | | | | en cours | | | |

Source : DLEP, 2010



Photo n° 16 : Les habitats collectifs des ZHUN

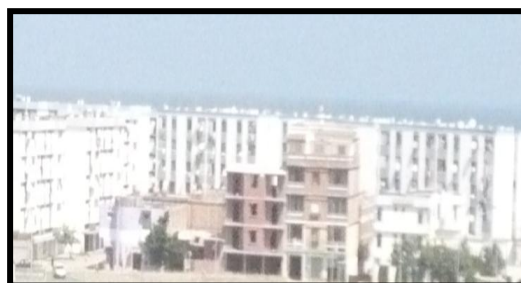


Photo n° 17 : Les habitats collectifs de quartier Casino
Près de la ZET

Source : l'auteur, 2008

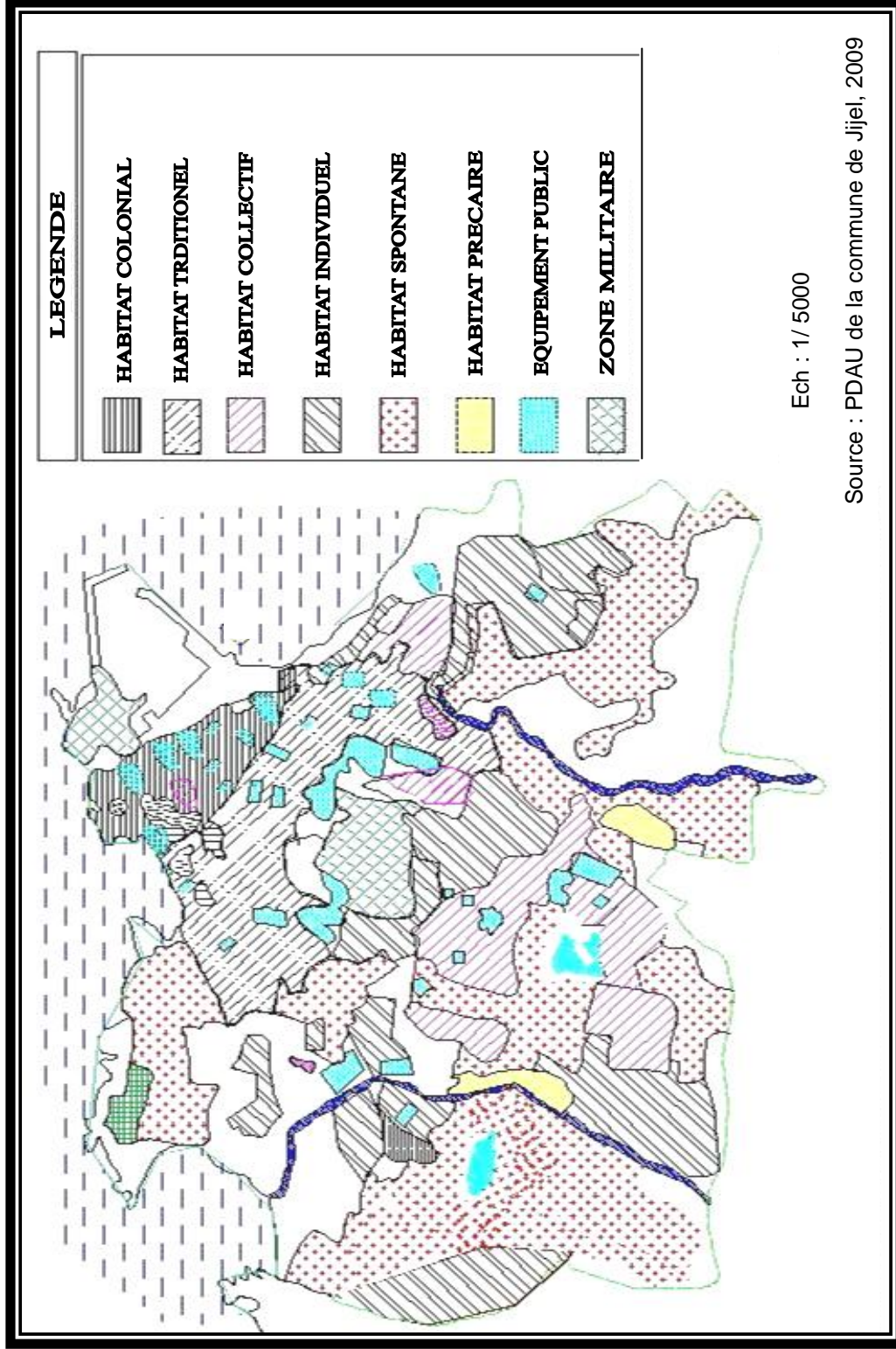
- Logements social participatif « LSP »¹

Ce type de logement est affecté aux strates de moyennes revenus, dont l'état participe au financement de leur logement et délègue l'opération de leur réalisation et de leur distribution.

Il est à noter que ce type est le plus demandé par les habitants de la ville, donc, travers le programme quinquennal du logement social participatif « LSP » (2005 - 2009), la ville de Jijel est dotée de 2244 logements, dont les sites d'implantation sont les quartiers existants sous forme de densification urbaine et Mezghitane, Harratène, prévu par le PDAU à partir de 2006 et le POS de l'entrée Est, à partir de 2010 sous forme d'extension urbaine (voir annexe).

¹ LSP est devenu LPA (logement Promotionnel aidé) en 2011 par l'arrêté interministériel du 14 mai 2011.

Carte n° 8 : Les différents types d'habitats à la ville de Jijel



Ech : 1/ 5000

Source : PDAU de la commune de Jijel, 2009

- L'habitat semi- collectif

Ce type d'habitat social est dépassé, c'est à dire il n'y avait pas des programmes de logements sous cette forme, depuis longtemps. Dans la ville de Jijel, il se trouve dans la ZHUN III.

Les zones d'habitats collectifs sont caractérisées par des fortes densités de population, avec des espaces extérieurs non aménagés, manque de parking, d'espace vert, de jeux, et de loisirs. Dont plusieurs programmes d'amélioration urbaine ont été effectués.

L'habitat collectif, est moins consommateur de l'espace, et vu le manque du foncier dans la ville, les collectivités locales ont donné la priorité et la grande part à ce type d'habitat dans les aménagements des nouveaux POS Mezghitane, Harraténe, et Adouane (l'entrée Est).

3.4. L'accumulation des équipements publics, et des hôtels dans l'ancien centre ville

La ville de Jijel est bien structurée en équipements publics, surtout au niveau du centre ville, ou se centralise les équipements administratifs en premier lieu et les équipements hôteliers se concentrent surtout dans l'ancien centre ville (voir carte des équipements publics). Donc on ne trouve aucun hôtels, placettes, parc urbain ni autre espaces de détente dans la partie Sud de la ville ou se prolifère les habitats spontanés et illicites.

Les équipements sécuritaires aussi occupent des grandes surfaces tant sur la mer ou au sud de la ville, et les habitats précaires et illicites sont installés autour et à proximité de ces équipements durant la période d'insécurité de pays des années 1990.

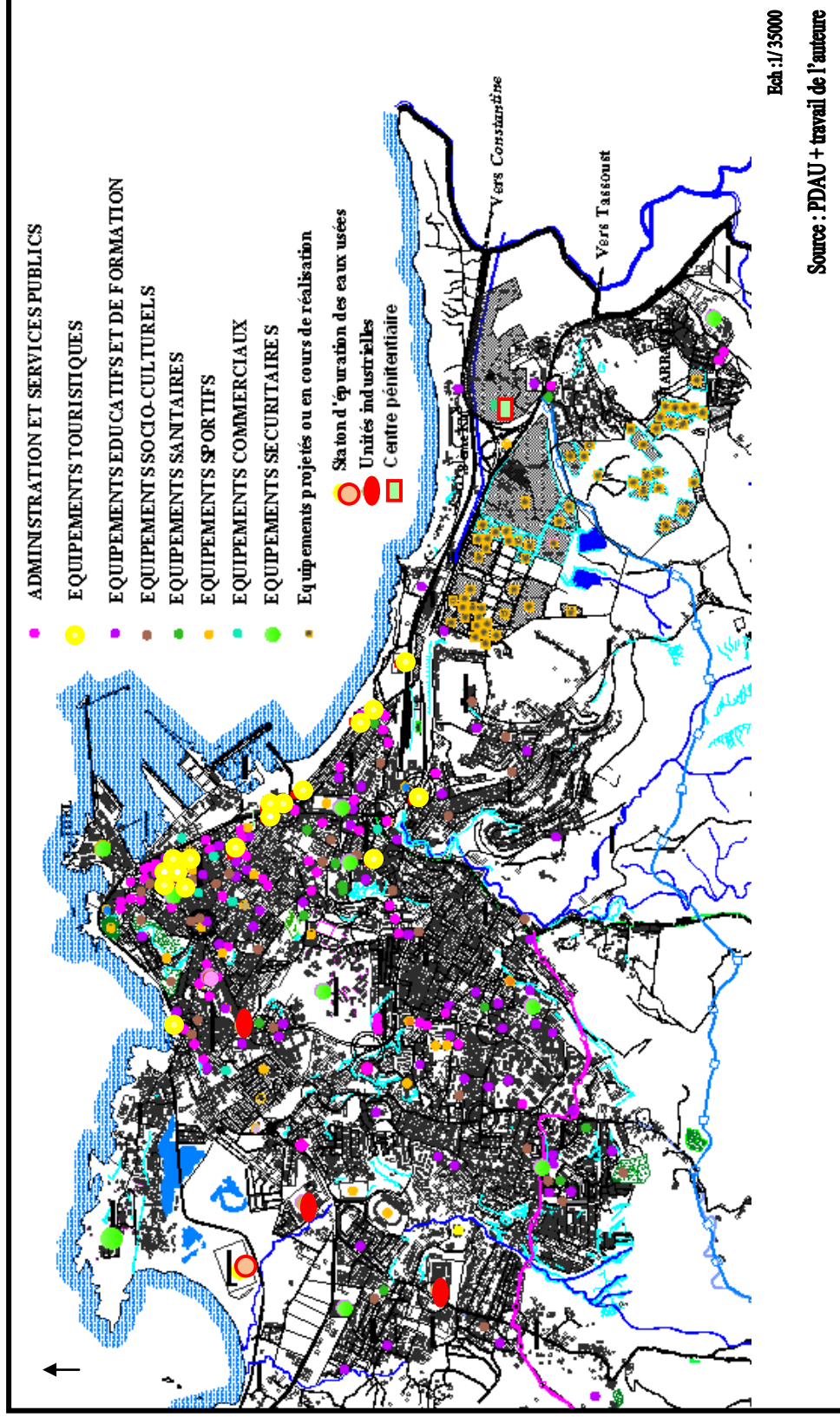
Il est à noter aussi l'insuffisance en matière des parcs urbains aménagés et des aires de détente et de loisir dans la ville de Jijel, et si elle se trouve elle manque d'entretien et d'aménagement. Ainsi que une nouvelle zone d'équipement publics a été programmé dans le POS de l'Entré Est, qui est en face la ZET Adouane et ce n'est que la RN43 qui les sépare.

3.5. Jijel, ville touristique dont l'aménagement presque nulle des espaces verts, de loisirs et de détente

L'absence des espaces de loisir, détente aménagés, et le manque considérable en matière d'aménagements des espaces extérieur surtout dans les quartiers produits par les algériens est l'aspect le plus remarquable dans la ville de Jijel. Notamment, dans les quartiers apparus pendant la période d'insécurité du pays.

L'espace public du centre ville colonial est bien aménagé par les placettes, les espaces verts aménagés de l'époque coloniale, et qui sont considéré très insuffisant par rapport à la taille actuelle de la ville et du nombre des habitants et de touristes en croissance continu. Souvent, ces espaces ont été transformé partiellement tel que le réaménagement de la placette des pêcheurs à coté de la mairie, et du jardin public situé en face l'hôtel « le Glacier » en plein centre ville.

Carte n° 9 : les équipements publics dans la commune de Jijel



Ech.: 1/35000

Source : PDAU + travail de l'auteur

La ville dispose des terrains favorables à l'aménagement des aires de détente et de loisir et au aménagement des espaces verts et des parcs au niveau de la frange littorale de la ville (water-front), surtout au niveau du POS « Entrée Est » ou aucun parcs ni aire de détente ou de loisir n'est programmés pourtant qu'il constitue le site de l'Ex ferme pilote. Donc il est favorable à l'agriculture, au boisement. Cependant ces terrains ne sont délaissés vierge et exposés aux extensions urbaines anarchiques.

En plus la ZET Adoune en face le site du POS précité, et dans la zone inondable de Rabta, ou le boisement et l'aménagement d'un parc urbain réduit le risque d'inondation, sans oublier les zones des extension urbaine totalement bétonnées du sud de la ville (Ayoub Equité, Hadada, 40 ha, M'kaceb, Ch'maïm,..) qui nécessite des espaces de soulagement et de respiration, sans oublier les potentialités naturel de l'arrière-pays, récemment viabilisé par l'évitement Sud, qui est favorable 100% à la détente, au loisir et à l'écotourisme.

3.6. L'état de voiries et de réseaux divers

3.6.1. Le réseau routier existant

La ville de Jijel bénéficie d'un réseau d'infrastructures de déplacement appréciable constitué de deux routes nationales (la RN 43 et la RN 77) qui assurent des liaisons régionales, un chemin de wilaya (le CW150) et trois chemins communaux (le CC 02, le CC 03 et le CC 04) qui assurent des liaisons locales.

La RN43, axe Est - Ouest reliant Jijel à Skikda et Souk El Tenine (Béjaia), traverse la ville de Jijel dans sa partie Nord sur une longueur de 16,25 Km. Cette route assure l'essentiel des liaisons régionales et représente un atout économique important.

Elle se divise en deux tronçons de part et d'autre de la ville de Jijel:

- un tronçon Ouest entre Jijel et Oued Kissir (limite commune d'El Aouana) dédoublé,
- un tronçon Est entre Jijel et Oued Mencha (limite commune d'Emir Abdelkader) en cours de dédoublement.

La RN77, axe Nord - Sud reliant Jijel avec Sétif et la Wilaya de Mila, traverse la ville de Jijel dans la direction Nord – Sud sur une longueur de 2 Km et assure des liaisons avec les communes de Kaous, Texenna et Djimla.

En plus, la ville de Jijel est concernée par divers projets d'évitement :

- l'évitement Sud d'une longueur de 14,2 Km (en cours de réalisation),
- l'évitement nord (étudié), en contradiction avec la loi 02-02.
- la rocade sud (tracé à actualiser).

3.6.2. La voie ferrée comme contrainte de l'aménagement et du développement touristique du Nord Est de la ville

Cette voie qui commence son parcours de la gare intermodale située au centre ville vers Ramdane Djamel à la wilaya de Skikda traverse l'Est de la ville sur une longueur de 3,6 km se qui perturbe les déplacements des touristes vers les plages Est durant la saison estivale et mis en péril le développement touristique de ces zones, ainsi cela représente un véritable danger pour les habitants des parties urbanisées située au nord de la RN 43 et qui ne respectent pas les servitudes réglementaires.

3.6.3. Le réseau d'AEP

Le réseau de distribution de la ville de Jijel est d'une grande diversité de par ses paramètres de fonctionnement et la nature de ses conduites de :

- types maillés, ramifiés, pseudo ramifiés.
- matériaux hétérogènes : Ancienne fonte, Amiante ciment, acier enrobé, acier galvanisé, fonte, PVC et récemment PEHD.
- diamètres disproportionnés d'où les difficultés de répartition équitable.

Donc, il nécessite une rénovation urgente.

Selon le PDAU 2009 de la commune de Jijel, ce réseau s'étend sur une longueur de 135 km, et répartit en sept (07) zones de distribution :

- réservoir Crête Jijel qui alimente la ville basse, Village Mustapha, Rabta, Bourmel II, Village Moussa, Cité plage, El Akabi partie basse.
- réservoir Ouled Aissa inférieure $3 \times 2000 \text{ m}^3$ alimentant ZHUN I, ZHUN II, ZHUN III, Ayouf Est et Ouest, constructions individuelles Ouled Aissa, Cité universitaire.
- réservoir Ouled Aissa supérieure (1000 m^3) alimentant la cité des 500 logements, cité des 400 logements, RHP Tabbat-Zrara, Châabat Boulkhil, Rouaiekh.
- réservoir 2000 m^3 El Haddada inférieure alimentant Bourmel I et IV, El Haddada, Berkouka, Mezoui.
- réservoir 2000 m^3 El Haddada supérieure alimentant El Arayech, Ouled Bounar, Grand phare.
- réservoir 500 m^3 Harratène alimentant: Harratène et 5^{ème} km.
- réservoir 500 m^3 El Akabi alimentant : El Akabi - Zebiria.

Selon les services de l'hydraulique, et à travers un simple calcul des besoins en eaux selon une dotation de $150 \text{ l/j/h} \times 130 \text{ 183 h}$ (nombre des habitants de la ville). On trouve un besoins de 19 530 m^3 en AEP.

Donc, ces reservoirs sont considérés insuffisants et ne peuvent pas couvrir les besoins de la population locale. Ce qui signifie que le système l'alimentation sera perturbé pendant la saison estivale. Cela malgré l'existante du barrage Kissir, qui n'est pas mis en service à cause de l'inachèvement des travaux de construction de la station de traitement.

3.6.4. Le réseau d'assainissement

Pour l'assainissement des eaux usées et pluviales, la ville de Jijel est dotée d'un réseau de type unitaire. Les rejets liquides urbains de diverses origines constituent une menace pour la qualité des ressources en eau et pour le littoral. Et l'ensemble des rejets déverse soit en mer, soit dans les oueds.

Ils constituent les principaux risques de dégradation de l'environnement et de pollution des plages en particulier. Afin de préserver la vocation touristique de la ville un grand nombre de projets en matière de la protection de l'environnement ont été lancés par les autorités : les plus importants sont la réalisation de la station d'épuration et la protection contre les inondations.

La station d'épuration est mis en service en 2010, mais sa capacité de traitement reste limité et ne couvre pas toute la ville, plusieurs zones, surtout les quartiers littorales tels que Rabta, Laraich, Ben khelaf, 3^{ème} Km ne sont pas liés à la station. Malgré qu'elle a une capacité de 150 000 équivalent /habitant est extensible à 225 000 équivalent/habitant à court terme.

Il est à noter que les conduites qui relient le réseau public d'assainissement par la station d'épuration, sont en réalisation pour le reste de la ville

Le quasi totalité de la population agglomérée (urbaine et rurale) est raccordé au réseau public d'assainissement. Le taux de raccordement au réseau d'égout est de 97% pour l'ensemble de la commune.

Les eaux usées urbaines sont estimées par 15 624 m³/j (80% des eaux potables consommées). Et actuellement, plus de 50 % de ces rejets se versent sans aucun traitement dans l'oued Moutas, oued El Kantara et dans la mer.

Les charges polluantes sont en évolution croissante selon la taille des agglomérations, elles se répercutent gravement sur l'environnement. Les différentes zones littorales ne sont pas liées à la station d'épuration vu leur topographie presque nulle, ce qui rend plus vulnérable l'équilibre écologique des milieux récepteurs de ses rejets, et favorise ainsi la contamination des eaux souterraines très peu profondes sur le littoral et les eaux de baignade.

Il est à noter que les rejets d'eaux usées des unités industrielles raccordées au réseau d'égout sont aussi responsables de la dégradation du littoral (voir tableau n° 29).

Tableau n° 25 : caractéristiques des eaux usées industrielles

| Unités industrielles | Débit du rejet (m ³ /j) | Lieu de rejet | Observations |
|-------------------------|------------------------------------|--|--|
| Tannerie de Jijel (TAJ) | 800 | O. Moutasse, vers la mer, en traversant la ZET Beni Caid | Dispose d'une station d'épuration de 2 500 m ³ /j |
| Jijel liège étanchéité | 80 | Mer, en traversant la ZET Beni Caid | - |

Source : Direction de l'environnement de la wilaya de Jijel

Il faut ajouter à cela les rejets liquides hospitaliers déversés directement dans le réseau d'assainissement ce qui augmente les risques de pollution et l'accroissement des maladies à transmission hydrique.



Photo n° 18 : Les eaux usées industrielles polluées versantes sans épuration dans l'Oued Moutas vers la ZET Beni Caid, malgré l'existence d'une station d'épuration propre à la tannerie.

Source : Auteur, 2008

Aussi, il faut noter, l'incapacité du réseau d'assainissement existant en temps d'orage, ou les voies deviennent comme des fleuves inondés dont les eaux pluviales ruissèlent à grande vitesse. Ce qui bloque et perturbe la circulation pendant les périodes pluvieuses. Donc il faut penser sérieusement à cette problématique en concertation avec les spécialistes du domaine, à travers l'adoption de système d'observation et de suivi de réseau d'assainissement développées et l'utilisation de type d'assainissement séparatif en utilisant des conduites de grande diamètre pour l'assainissement des eaux pluviales et des conduites adaptés aux besoins de la population locale à long terme et des différents équipements et unités industrielles existantes pour l'évacuation des eaux usées.

3.7. Les déchets urbains

L'activité humaine est génératrice de rejets solides et liquides qui causent une dégradation progressive du cadre de vie (pollution de l'air, pollution de l'eau, déchets solides...) et exposent l'environnement à des risques de pollution tout en portant atteinte à la salubrité publique et à la santé du citoyen.

Les déchets générés au niveau de la ville de Jijel se composent :

➤ De déchets ménagers

Les déchets ménagers représentent des sources de pollution et de nuisances importantes pour l'environnement. Sur la base d'un ratio de production quotidien de 0,7 kg de déchets solides par habitant, la quantité de déchets ménagers générée quotidiennement au niveau de la commune de Jijel est estimée à 90 tonnes.

L'analyse de la situation actuelle fait ressortir que la gestion des déchets solides urbains qui s'effectue avec beaucoup d'insuffisances.

Cela à cause de :

- l'enlèvement et évacuation des déchets par des moyens insuffisants et inadaptés ;
- l'existence de décharges publiques sauvages, par exemple la décharge sauvage de Mezghitane qui s'étend sur 92,56 ha, éliminé récemment, mais, le dépôt de déchets issus des travaux de construction est encor effectué ;
- Dépotoirs sauvages en bordure de routes.

Pour améliorer la gestion des déchets ménagers et éliminer les décharges sauvages dans la ville de Jijel, les pouvoirs publics ont réalisé un centre d'enfouissement technique (C.E.T) implanté à l'extrémité Sud Est de la commune de Jijel et dont l'entrée en service était en 2007. D'une superficie environ 10,60 hectares et dont la durée de vie est de 17 ans.

➤ De déchets industriels

Les unités industrielles (tannerie, liège étanchéité, chemiserie) implantées dans le tissu urbain génèrent d'importantes quantités de déchets solides. Ces déchets non traités et non valorisés sont soit stockés au niveau des unités, soit évacués vers la décharge publique.

Tableau n° 26: Types et quantité de déchets générés par les unités industrielles

| Unités industrielles | Types de déchets générés | Quantité | Destination des déchets |
|-------------------------------|----------------------------|------------|---------------------------------|
| Tannerie (T.A.J) | Graisses animales et peaux | 2 000 Kg/j | Décharge publique de Mezghitane |
| | Chutes de peaux tannées | 7 800 Kg/j | Stockés au sein de l'usine |
| | Boues | 3 000 Kg/j | Stockés au sein de l'usine |
| Liège (étanchéité) | Déchets de liège | 1 400 Kg/j | Décharge publique de Mezghitane |
| Chemiserie (E.C Djen Djen) | Déchets de tissus | 2,5 T/an | Décharge publique de Mezghitane |

Source : Direction de l'environnement de la wilaya de Jijel, 2008



Photo n° 19



Photo n° 20

Les déchets polluants de la tannerie déposés à l'intérieur de l'usine, près des constructions, et proche de la ZET de Beni Caidà

Source : Auteur, 2008

C. Les déchets hospitaliers

Ces déchets se composent de déchets infectieux contenant des germes pathogènes provenant des services de soins internes et externes, des services des urgences et des laboratoires d'analyse microbiologiques et des déchets chimiques ou pharmaceutiques périmés. Ces déchets doivent obligatoirement faire l'objet d'une élimination spéciale (incinération).

Il est à signaler que la quantité totale de déchets produits par les établissements sanitaires (hôpital M^{ed} Seddik Benyahia, polyclinique M^{ed} Allia, polyclinique Abdelmadjid Tebbal) s'élève à environ 99 t/an dont 81 t/an de déchets infectieux. Ainsi que les déchets journaliers sont de 380, 5 Kg/j, dont un seul incinérateur traite 296.5 Kg/j et 84 Kg/j de déchets sont transportés à la décharge public.

Les structures sanitaires génèrent des déchets potentiellement pathogènes qui ne sont ni transportés, ni éliminés dans des conditions correctes, ce qui entraîne des risques de contamination.

En plus, aucune décharge affectée à l'élimination des déchets spéciaux¹ n'est existante ou programmée dans la commune de Jijel. Aussi, la quantité de déchets urbains se multiplie en saison estivale, ce qui nécessite le renforcement de leur plan de gestion durant cette période par de nouveaux matériels et des employés sérieux et qualifiés surtout pour les hôtels et les équipements touristiques, ainsi pour les marchés, les centres commerciaux, les restaurants, les équipements de sport et de loisirs et l'augmentation du nombre des corbeilles de collecte des déchets dans les espaces public.

L'insuffisance de la gestion des déchets urbains, est à l'origine de :

- l'altération de la qualité des ressources en eau, cause des maladies à transmission hydrique ;
- la détérioration de la qualité de l'air, qui est cause de maladies respiratoires ;
- la destruction des paysages ;
- les atteintes à l'environnement : dégagement de mauvaises odeurs, pullulement des insectes et des rongeurs.

¹ Déchets spéciaux signifient déchets hospitaliers, industriels, et inertes (propres aux matériaux de construction)

3.8. La pollution de l'air

Outre les rejets atmosphériques dus aux automobiles et dans une moindre mesure les émissions d'origine domestique, les autres polluants atmosphériques émis au niveau de la ville de Jijel résultent des unités industrielles implantées au milieu du tissu urbain notamment l'unité liège étanchéité qui dégage un panache (nuage de fumée) de pollution dont les retombées au sol peuvent atteindre plusieurs kilomètres et des polluants provenant de la combustion à l'air libre des déchets solides.

3.9. Le blocage de la circulation causé par l'utilisation de véhicules individuels

Ce type de déplacement perturbe la circulation au niveau de la ville dans les heures de pointe, et il pénètre un blocage de la circulation pendant la saison estivale.

Une trémie a été exécutée au niveau de quartier Ayouf pour débloquer la circulation, et deux autres sont programmées au niveau du centre ville.

Aussi le stationnement en bordures de trottoirs, l'absence des aires aménagées de stationnement, et l'état dégradé des voies ont aggravé la situation.

Donc, il faut faire des statistiques sur la capacité de charge de la ville en matière de véhicules individuels qui entraînent des pressions intenses, et qui nécessite le soulagement de la ville à travers la création des aires de stationnement à la périphérie de la ville en favorisant le transport public et la marche à pied ou par vélo au centre ville (voir le premier chapitre).

3.10. Les caractéristiques du transport public dans la ville

La commune de Jijel est le lieu d'environ 15 000 déplacements quotidiens dont plus de 80% sont internes à la wilaya. Le trafic d'échanges (origine ou destination à l'extérieur de la wilaya) représentent quelque 2 400 déplacements par jour, soit environ 16% des déplacements.

Les transports routiers par bus et autocar, constituent l'unique mode de déplacement et d'échanges entre la commune de Jijel, plus particulièrement la ville de Jijel, et les autres communes de la wilaya et avec l'extérieur de la wilaya. Ils assurent les $\frac{3}{4}$ de ces déplacements par le biais d'un parc composé de 597 autobus (tous types confondus) offrant une capacité globale de 14 424 places et par 333 taxis pour une capacité de 1 498 places.

➤ Les gares

La ville de Jijel dispose de deux gares routières :

- La gare intermodale (ferroviaire et routière) est destinée pour les flux à l'origine ou à destination des zones et régions à l'est de ville. Cette gare reçoit quotidiennement environ 322 moyens de transport confondus (cars et taxis).
- La gare ouest, destinée à recevoir les flux à l'origine ou à destination des zones et régions à l'ouest de la ville. Elle reçoit 236 moyens de transport confondus (cars et taxis) en plus des moyens du transport urbain.

➤ **Le transport par bus**

Ce mode de transport assure l'essentiel des déplacements (84%) au niveau de la commune de Jijel. Il compte une flotte composée de 597 bus (autocar, minicar, autobus et minibus) de capacité variable (24 à 69 places et plus) offrant 14 424 places (voire tableau n°11).

Tableau n° 27 : Transport routier par bus et autocar à l'origine ou à destination de Jijel

| Types de transport | lignes | opérateurs | véhicules | places | Part relative |
|--------------------|--------|------------|-----------|--------|---------------|
| Inter wilaya | 08 | 45 | 57 | 2 365 | 16,4% |
| Inter urbain | 20 | 337 | 355 | 6 370 | 44,2% |
| Urbain | 10 | 161 | 185 | 5 689 | 39,4% |
| Total | 38 | 543 | 597 | 14 424 | 100,0% |

Source : Direction des Transports de la Wilaya de Jijel

Le rapport entre les capacités offertes et la population totale de la commune au 31-12-2005, donne les taux de couverture suivants :

- Transport inter wilaya : 18 places pour 1000 habitants.
- Transport inter urbain : 49 places pour 1000 habitants.
- Transport urbain : 44 places pour 1000 habitants.

Ce taux de couverture est faible, il faut améliorer le transport public en ville pour éviter l'encombrement et l'engorgement de la circulation en heures de pointes, et pendant la saison estivale, en limitant l'utilisation des véhicules individuelles

- Le transport inter urbain

Les liaisons de la commune de Jijel avec les autres communes de la wilaya sont assurées par 355 véhicules offrant une capacité de 6 270 places.

- Le transport urbain

L'agglomération de Jijel dispose d'un système de transport urbain assuré par un parc de 185 véhicules de transport en commun d'une capacité globale de 5 689 places desservant les différents quartiers de la ville à travers 10 lignes avec un taux de couverture moyen de l'ordre de 44 places pour 1000 habitants.

➤ **Le transport par taxi**

La commune de Jijel compte un parc de taxi estimé à 333 véhicules, soit 2,56 véhicules pour 1000 habitants. Ainsi ce mode de transport offre 1 332 places représentant 8% de l'offre totale en matière de places. Le transport par taxi, aussi est insuffisant mais il assure une bonne partie des déplacements (inter wilaya, inter urbain et urbains). Aussi il est à noter que la population locale préfère les déplacements par bus.

Pendant la saison estivale 43 lignes de transport créées vers les plages, dont le nombre de place disponible est de 9 870 places, de ce fait, la wilaya a une insuffisance accrue en matière de transport collectif, par rapport au nombre d'estivants. Cette situation et l'utilisation des voitures individuelles par les estivants lors de leurs déplacement vers les plages ont engendré des engorgements fatals au niveau du la RN 43 qui longitude les plages.

4. Tourisme au niveau de la ville

4.1. Potentialités touristique

La ville de Jijel est riche de la diversité des paysages qui le composent: sites naturels et urbains, plages, criques et promontoires rocheux, espaces forestiers et paysages très attractifs qui confortent sa vocation touristique balnéaire.

A l'origine de l'installation humaine, le littoral constitue une identité forte pour la ville. Il offre la qualité et la diversité de ses plages et paysages. A l'est de la ville de Jijel, depuis le port de Boudis jusqu'à l'embouchure de l'Oued Mencha s'étend une succession de trois plages (kotama, 2^{ème} poste et 3^{ème} km) d'une largeur moyenne de 700 à 800m, s'offrent comme lieu de baignade et de détente aux populations locales et extérieures.

L'air d'étude compte trois des dix neuf zones d'expansion touristique identifiées au niveau de la wilaya : Adouane, kotama, Béni Caid, classée comme ZET prioritaire.

Ces possibilités offertes à proximité immédiate de la ville sont des facteurs clé d'attractivité qu'il faut protéger et valoriser.

4.2. Capacité d'accueil des équipements touristiques

La ville de Jijel dispose de 88% de la capacité d'hébergement de la commune, et de nombreux sites balnéaires mais l'offre touristique reste limitée, avec une hôtellerie non classée et une capacité d'hébergement considérée très faible (878 lits) (voir tableau n° 28) par rapport au flux de touristes visitant la ville chaque année.

Tableau n° 28 : Capacité d'hébergement des hôtels de la ville de Jijel

| Hôtels | Localisation | Capacité | | Type | Observations |
|--------------|-------------------|----------|------|----------|--------------|
| | | Chambres | Lits | | |
| Kotama | La ville de Jijel | 35 | 90 | Littoral | Non classé |
| Enassim | | 40 | 80 | | |
| La résidence | | 22 | 37 | | |
| Bassorah | | 41 | 78 | | |
| Le convivial | | 08 | 16 | | |
| Louiza | | 72 | 152 | Urbain | |
| Essalam | | 44 | 124 | | |
| Essabil | | 23 | 56 | | |
| El Amel | | 20 | 37 | | |
| Central | | 14 | 43 | | |
| Orient | | 28 | 39 | | |
| Glacier | | 12 | 20 | | |
| Erayane | | 11 | 26 | | |
| Jazira | | 40 | 80 | | |
| TOTAL | 14 | 410 | 878 | | |

Source : Direction du tourisme de la wilaya de Jijel 2008

Il est à noter que :

- la majorité des hôtels, se situe à proximité des plages du centre ville ;
- l'absence des hôtels classés dans la ville ;
- À l'exception des hôtels précités, on ne trouve ni campings, ni autres équipements touristiques, ni restaurants classés, ni sources thermales dans la ville ou ces alentours.

De ce fait, aucun aspect du tourisme durable ne caractérise le tourisme jijilien en matière d'équipements ou d'aménagement touristique, ce qui régresse la destination Jijel chez les touristes étrangers, et provoque le phénomène de la location cher les particuliers de la part des touristes algériens.

4.3. L'état des ZET de la ville de Jijel

Il est à noter que trois (03) ZET sont situées dans la ville de Jijel, dont deux se trouvent dans les entrées Est et Ouest de la ville en occupant des sites stratégiques et la ZET Casino presque totalement urbanisée qui se situe en plein centre ville. Les collectivités locales ont proposé la suppression de ces zones de la liste des ZET de la wilaya, sans aucune justification logique (voir le tableau n° 29).

5. Etude critiques de la gouvernance urbaine et touristique au niveau local

La notion de ville durable met l'accent sur les aspects environnementaux et urbanistiques de la construction de la ville. Toutefois, il est également nécessaire d'insister sur ses aspects économiques et sociaux. L'objectif est ainsi de trouver des solutions pour concilier la protection environnementale avec la création de valeurs foncières, patrimoniales et économiques, sans accroître les inégalités sociales qui en découlent.

Tableau n° 29 : caractéristiques des ZET situées dans la ville de Jijel

| ZET | Surface (Ha) | | Propriété des terrains | étude de PAT | Les projets | | observation | Propositions des autorités locales |
|---|--------------|------------------------------------|--|---|----------------------|------------|--|---|
| | totale | Aménageable | | | existants | Programmés | | |
| Casino (Centre ville) | 73 ha | 4 ha | Privé à l'exception de la plage qui est domaniale | une partie incluse dans le POS 7 et le reste sans étude | 3 hôtels non classés | rien | Zone urbanisée et le rejet des eaux usées se verse dans la mer sans aucune épuration préalable | Supprimer les trois ZET de la liste des ZET de la wilaya de Jijel |
| Beni Caïd (Périphérie Ouest, 02 Km du centre ville) | 116 ha | Aucun | Terrains privés et la plage de propriété domaniale | Non effectuée | rien | rien | En réalité il y a des terrains aménageables mais ils sont de vocations agricoles | |
| Adouane Ali (Périphérie Est, 03 Km du centre ville) | 166 ha | 80 ha Traversée par la voie ferrée | 90% propriété domaniale Et 10% Propriété privée | non effectuée | rien | rien | | |

Source : Rapport des activités de quatrième trimestre de la direction du tourisme, 2010, p 7-12

Le tourisme, secteur transversal par excellence, nécessite pour son développement le concours solidaire de tous les secteurs et l'implication active des partenaires économiques et sociaux et de la société civile, notamment à travers le mouvement associatif.

Le respect des principes de durabilité, de compétitivité et de transparence du marché assurent aux activités touristiques les conditions de leur développement et de leur promotion.

La gestion urbaine de la ville de Jijel est-elle adaptée aux normes de développement durable, est-ce qu'elle respecte l'environnement et prend en compte la préservation des zones touristiques littorales.

5.1. Etude critiques des instruments d'urbanisme

5.1.1. Le PAW de Jijel : un outil d'aménagement « dépassé »

En hiérarchisation du SNAT et du SRAT, le PAW traduit à court et à moyen terme les orientations de développement et définit précisément les choix et les actions d'aménagement du territoire au niveau wilayal et intercommunal, pour l'application de la stratégie nationale et régionale de développement.

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

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

- Contribuer à la prise en charge de la demande d'emploi d'une population dont le croit démographique est en rapide évolution,
- Rentabiliser et valoriser les infrastructures lourdes déjà réalisée.

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

Le PAW de Jijel, qui est rentré en application en 1996, est considéré dépassé vu :

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

Donc, une nouvelle étude d'aménagement du PAW a été lancée en 2010 par les services de l'aménagement du territoire de la DPAT, pour être compatible avec les nouvelles tendances du développement durable.

5.1.2. Le PDAU de la commune de Jijel, un outil qui prouve l'inexpérience et l'incompétence des acteurs

5.1.2.1. Discussion du PDAU de 1995

L'analyse du PDAU de la commune de Jijel a été l'objet d'une étude d'expertise ¹ (Safri.S, 2008), dont on a pu ressortir les résultats suivants :

- C'est en juillet 1990, qu'une convention est passée de gré à gré entre l'APC de Jijel et l'URBAJ, pour la révision du PUD de Jijel. Il est à rappeler que le PUD limité à l'aire agglomérée a pour objectif principal de dégager de nouvelles réserves foncières au profit de la commune, afin de permettre l'implantation des futurs programmes de logements et d'équipements, grâce à l'application de l'ordonnance n° 74/26 du 20/02/1974 portant constitution des réserves foncières communales.
 - Avec l'avènement de la nouvelle instrumentation d'urbanisme, prévue par la loi n° 90/29 du 01/12/1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme, cette convention est tout de suite révisée grâce à un avenant établi en janvier 1992 et dont l'objet concerne l'élaboration du PDAU de la commune de Jijel. De l'étude de cette commande (documents contractuels, convention et avenant), il en découle ce qui suit : - L'absence d'une problématique où le maître d'ouvrage pose clairement ces exigences, tenant compte de tous les changements opérés sur les plans politiques et socio-économiques suite à l'amendement de la constitution en 1989.
 - La commande est réduite à une simple réponse au code communal qui stipule que « la commune doit se doter de tous les instruments prévus par les lois et règlements en vigueur »², mais toujours avec cet objectif de renouveler le portefeuille foncier communal.
 - par la suite, la commande est maintenue dans un souci de s'adapter à la nouvelle législation en matière d'urbanisme.
 - le PDAU est lancé pour couvrir uniquement la commune de Jijel et ce n'est qu'à son achèvement, que les autorités locales se sont rendu compte de l'importance de la dimension intercommunale. il est alors approuvé par arrêté du wali le 07 août 1995. L'intérêt de l'intercommunalité est mal perçu par les gestionnaires locaux et la solidarité intercommunale n'est ni officialisée par des textes réglementaires, ni concrétisée en pratique.
- Concernant, le contenu du PDAU, il est à mentionner que les conclusions tirées de l'analyse de la première phase (bilan de l'état de fait) sont ainsi :
- S'agissant d'une reconversion d'un PUD en PDAU, le bilan de l'état de fait était achevé avant

¹ AIDAT. A et SAFRI. S, « Expertise PDAU de la commune de Jijel et POS1 du centre ville de Jijel », Travail d'Atelier, 1ère année magistère, Option VPU ; Faculté des sciences de la Terre, de Géographie et de l'Aménagement du Territoire, Département de l'Architecture et de l'Urbanisme, février 2006.

² Article 90 de la loi n° 90/08 du 07 avril 1990 relative à la commune.

le lancement même de l'étude du PDAU, quand la loi n° 90/29 relative à l'aménagement et à l'urbanisme fut promulguée. Ce qui confirme l'élaboration de ce PDAU avec les mêmes méthodes de conception du PUD.

- Le diagnostic de la situation actuelle n'a pas touché aux activités économiques de la commune et s'est limité à une étude descriptive de la population et du parc de logements ainsi que des équipements socioéducatifs.

- Malgré l'exode rural qu'a connu la commune de Jijel dans les années 1990, le taux d'accroissement démographique de 1987, était celui adopté pour la période comprise entre 1990 et 1995, sans qu'il soit révisé. Cette négligence de la réalité démographique de la commune a tout simplement faussé les perspectives de l'étude.

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

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

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

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

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

➤ Ce PDAU a opté pour l'extension urbaine vers le site de Mezghitane à l'Ouest, ce choix est justifié par l'existence de terrains étatiques et non agricoles, ou' il a permis une urbanisation sans procédures administratives d'expropriation ou de distraction.

❖ **Les défauts du PDAU de 1995**

Les défauts du PDAU de 1995 sont résumés dans les points suivants :

- L'incompétence de l'APC en tant que maître d'ouvrage et premier responsable de l'espace communal dans la prise des décisions afférentes à la gestion de la commune, dont le choix du projet de PDAU.

- La négligence de la problématique - à poser dès le départ - par le maître d'ouvrage, ayant laissé les portes ouvertes au maître d'œuvre pour accomplir cette mission, en adoptant les mêmes méthodes de conception que celles du PUD.

-
- Le choix du périmètre d'étude ayant négligé la dimension intercommunale caractérisée par de forts liens socioéconomiques tissés entre la commune chef lieu et l'espace communal voisin.
 - La conjoncture défavorable ayant influencé négativement sur l'évolution de l'étude du PDAU : non seulement l'instabilité politique qui a sabordé la mission et le rôle du maître de l'ouvrage, mais aussi l'insécurité qui a rendu difficile le travail de terrain.
 - Le sous encadrement des services des collectivités locales associés à l'élaboration du PDAU, en plus de la non qualification et la passivité de leur représentants. Ce dernier problème est expliqué par la rareté des professionnels des métiers de la ville.
 - Les lenteurs et lourdeurs administratives, associées à des outils de projections défaillants, ont causé des retards considérables, et fait que les prévisions théoriques, en matière de population et d'habitat (le P.D.A.U reposait sur des hypothèses démographiques faibles par rapport à celles observées après 1996), soient en dessous des besoins réels : les secteurs à urbaniser étaient saturés avant leurs termes.
 - la participation des associations locales était quasiment nulle, ce qui a entraîné à l'aboutissement à un PDAU sans réelle adhésion de la société civile et prématurément voué à l'échec. De même que, les usagers sont interpellés par le projet du PDAU lors de l'enquête publique ayant une durée de 45 jours. Mais les résultats de cette enquête laissent apparaître un désintéressement général, car rares sont les citoyens qui se sont exprimés à cette occasion. En plus de cela les doléances et requêtes, émises par ces derniers concernaient des affaires sans relation avec le projet du PDAU et par conséquent n'étaient pas pris en considération. L'autre handicap de cette participation réside dans le fait que les cartes, affichées aux sièges des APC, étaient incompréhensibles pour les usagers, car n'ayant pas généralement le niveau requis pour les lire.
 - Face à la rareté des disponibilités foncières au niveau de la ville de Jijel, le P.D.A.U, dans ses perspectives, a cherché à satisfaire les besoins à terme par des extensions au niveau des agglomérations secondaires Ouled Bounar et Harratène sans assurer une cohérence des sites d'accueil. C'est ainsi que ces agglomérations, outre le fait de répondre aux besoins de leur propre croissance, serviront de zones de redéploiement pour la ville de Jijel et seront progressivement intégrées à l'espace urbain central (ville de Jijel) sous forme de quartiers périphériques plus ou moins équipés sans cohérence d'ensemble.

A l'heure actuelle et après plus de quinze ans de son approbation en 1995, le PDAU de Jijel a été révisé avec toujours le même périmètre, c'est-à-dire sans couvrir les communes voisines interdépendantes de la commune chef-lieu sur le plan socioéconomique. L'intercommunalité comme élément de projet urbain et du développement durable ne semble pas être pour le moment une question prioritaire pour les gestionnaires locaux.

L'autre événement, ayant marqué l'actualité urbaine locale, est l'étude du POS "Entrée Est de la ville de Jijel" or ce POS, n'est pas prévu par le PDAU de 1995, mais il a été étudié et les projets d'aménagement sont en cours. Il est étendue sur une superficie d'environ 117 ha, l'aire du POS est déduite de la ferme pilote Adouane Ali après une longue procédure de distraction du régime agricole.

La nouvelle urbanisation a rattrapée ainsi l'AS de Harratène, située à moins de 3 Km à l'Est de la ville, en faisant la conurbation urbaine et la continuité du tissu urbain depuis le centre ville jusqu'à la zone

de Haratène à l'est. Compte tenu de la saturation du foncier urbanisé appartenant à l'état et à la commune et la difficulté voire l'impossibilité de mobiliser les terrains privés, les décideurs locaux ont trouvé dans ces POS et dans l'extension en hauteurs par les habitats collectifs, la clé à tous les problèmes liés à la rareté des disponibilités foncières au niveau de l'ACL.

Néanmoins, il est à signaler que la création du POS Adouane n'est pas conforme à la législation et les règlements en vigueur :

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

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

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

Tableau n° 30 : perspectives de l'ancien PDAU, et surfaces urbanisées réellement jusqu'à 2008

| perspectives d'urbanisation | | Les surfaces urbanisées concrètement jusqu'à 2008 |
|---|--------------|--|
| à court et moyen terme | à long terme | |
| 228,1 ha | 203,6 ha | 827,4 ha à l'agglomération chef-lieu, 96,0 ha à Ouled Bounar et 131,41 ha à Harratène |
| 19 POS pour la ville de Jijel, 02 POS pour Ouled Bounar et 03 POS pour Harratène. | | L'application des dispositions du PDAU s'est traduite concrètement par l'étude de seize (16) POS : - 11 POS pour Jijel - 2 POS pour Ouled Bounar - 3 POS pour Harratène |

Source : PDAU, 2009

5.1.2.2. Discussion du PDAU de 2009, (révision de l'ancien PDAU)

Le PDAU de 1995 a été révisé pour être compatible avec la stratégie nationale de :

- l'aménagement et du développement durable (la loi n°01-20 du 12/12/2001)
- la protection et de la valorisation du littoral de 2002
- la protection de l'environnement dans le cadre de développement durable de 2003
- la prévention contre les risques majeurs (naturels et technologiques) de 2004

Ainsi pour profiter de l'RGPH de 2008 en effectuant des prévisions exactes à court, moyen et à long terme. Au début, l'étude de ce PDAU a été confiée à l'ANAT, mais à cause du retard enregistré pendant

¹ Article 16 de la loi n° 90/29 du 01 décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme.

² Article 12 de la loi n° 02/02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral

la première phase qui s'est durée presque une année, le contrat de l'étude a été résilié, et la DUC a signé de nouveau avec un bureau d'étude privé (BET Boubzari) qui a réalisé le PDAU de la commune de Jijel approuvé en 2009.

❖ **Discussion du PDAU actuel**

Selon le rapport écrit du PDAU, le principe fondamental à la base de la révision du P.D.A.U, est de définir un projet pour un développement équilibré et durable à long terme. Cet objectif implique essentiellement:

- L'amélioration du cadre de vie des populations (habitat, équipements, AEP, etc....) ;
- La structuration des zones résidentielles dominées par l'habitat spontané ;
- L'optimisation de la qualité du paysage urbain ;
- L'atténuation des problèmes de gestion urbaine découlant de l'accroissement de la ville et de l'éclatement de son tissu urbain.
- La prévention des risques majeurs.

En plus, la volonté des autorités locales de faire de la ville de Jijel un pôle de développement touristique et environnemental, constitue la finalité du PDAU.

➤ **Les problématiques du PDAU de 2009**

Les problèmes actuels de la commune de Jijel sont étroitement liés à la forte attractivité du chef-lieu de wilaya du fait des activités urbaines et des équipements porteurs de dynamisme économique.

L'influence de ces facteurs traduit une forte croissance démographique dont les effets sont marqués par :

- Une saturation du cadre urbain,
- Une rareté du foncier urbanisable,
- Des dysfonctionnements du système urbain.

Au plan urbain, le tissu de la ville est marqué par :

- Des tendances d'extension vers la périphérie et des efforts d'aménagement urbain sous forme d'interventions indépendantes les unes des autres.
- Une morphologie urbaine caractérisée par une hétérogénéité du tissu urbain.
- Une structure urbaine anarchique et un cadre de vie dégradé dans certains quartiers de la ville, particulièrement ceux illicites qui sont situés à la périphérie.

➤ **Les perspectives de développement**

Selon le PDAU, la commune nécessite à l'horizon 2028 :

- 18 000 logements pour les besoins de la population actuelle et future (renouvellement du parc, croissance des ménages).
- 40 à 50 000 emplois nouveaux ;
- 350 hectares d'espaces urbanisables ;

La commune de Jijel doit promouvoir pour les vingt années à venir une capacité d'accueil de population, en termes de logements, d'équipements et services, dont plus de 90% pour les besoins de la ville de Jijel.

Or, la rareté des espaces urbanisables est une problématique spécifique de la ville de Jijel à cause de la propriété privée des terrains. Donc, pour répondre aux exigences de son développement, elle doit compter sur les disponibilités foncières du plateau de Mezghitane et de Harratène, ainsi que sur les opportunités d'extension offertes à l'entrée Est de la Ville.

En conséquence, la nouvelle organisation spatiale se fonde sur la construction d'un groupement urbain organisé sur la ville de Jijel en tant qu'espace urbain confirmé et les agglomérations secondaire périurbaines : Ouled Bounar et Harratène comme espaces d'extension.

Ce choix déjà planifié, par l'ancien PDAU a pour objectif :

- d'offrir à la ville de Jijel, les opportunités foncières nécessaires à son développement ;
- d'assurer une meilleure maîtrise de l'effet potentiel de conurbation entre la ville de Jijel et les agglomérations périurbaines : Ouled Bounar à l'Ouest et Harratène à l'Est.

L'équilibre du développement est à rechercher dans la construction d'un groupement urbain englobant les différentes agglomérations (Jijel, Ouled Bounar et Harratène) qui composent la commune de Jijel et dans le confortement de certains hameaux (Toualbia, Boughdir et Leghrifat), destinés à structurer la zone éparsée et à assurer aux populations les services courants de proximité. Or, cela favorise l'extension urbaine vers l'arrière-pays et entraînera des transformations et des changements sociaux considérables dans cet espace favorable à l'écotourisme, vu son site stratégique, sa topographie qui permet d'apercevoir toute la ville et la mer, ainsi que l'aménagement récent de l'évitement Sud qui a entraîné une animation considérable de l'arrière-pays de la ville.

Le groupement urbain constituera ainsi, l'échelon de mise en cohérence des projets de développement urbain à travers :

- Une continuité spatiale entre Jijel – Ouled Bounar à travers la matérialisation du site de Mezghitane et entre Jijel et Harratène à travers le site de l'entrée Est.
- Une continuité fonctionnelle entre les quatre agglomérations à travers les équipements et activités.
- Une continuité organique entre les trois agglomérations à travers le renforcement des axes routiers qui les relient.

Ce qui entraînera une conurbation totale et un bétonnage accru de la façade littorale de la ville de Jijel. La stratégie d'aménagement adoptée dans le cadre de la révision du PDAU, prend en compte les enjeux d'aménagement et de développement de la commune et qui sont liés à :

- la forte concentration démographique de la ville de Jijel qui présente 93% de la population totale de la commune;
- l'étalement irrationnel et désordonné du tissu urbain de la ville de Jijel;

➤ **L'aménagement retenu**

La ville de Jijel constitue le chef-lieu de wilaya, et concentre des fonctions urbaines importantes, elle accueille les activités tertiaires et universitaires et regroupe les principaux équipements. Cette concentration explique son attractivité et les forts taux de croissance démographique, et les conséquences en termes de besoins en espaces urbanisables.

-
- La saturation du site urbain et la raréfaction des disponibilités foncières ont, pour répondre aux besoins de développement, conduit à des reports de l'urbanisation sur les sites périphériques de Harratène et du plateau de Mezghitane.
 - Pour l'avenir, la ville de Jijel doit intégrer les opportunités d'extension offertes à l'entrée Est et prolonger ainsi, son développement dans le cadre d'une organisation en groupement avec les agglomérations secondaires périphériques : Ouled Bounar et Harratène.
 - La ville de Jijel a un rôle de moteur à jouer, non seulement pour répondre à l'évolution démographique, mais aussi pour renforcer ses fonctions de centralité et affirmer son caractère de ville nationale en matière du tourisme.

Cela implique notamment une élévation de son niveau d'équipement, une valorisation des tissus et une cohérence d'ensemble sur l'ensemble du groupement d'agglomérations (urbanisation, implantation d'équipements...).

- Réalisation de la voie d'évitement Sud et du système d'échange associé pour préserver la qualité de la vie urbaine au niveau de la ville de Jijel et débloqué la circulation en saison estivale.
- Améliorer la qualité du paysage urbain (requalification du bâti, traitement des entrées de la ville, des espaces publics, et des espaces verts,...).
- Affirmer et promouvoir le positionnement «Jijel, ville touristique» autour de sa vocation balnéaire et de son caractère estival.
- Délocaliser les unités industrielles (bouchonnerie, liège étanchéité, tannerie) intégrées dans le tissu urbain et la zone de dépôt d'El Haddada.
- Protéger les espaces fragiles et valoriser les paysages naturels : la qualité des paysages naturels et notamment le littoral de la commune de Jijel est un atout à préserver et à valoriser. Il doit être préservé de toute forme d'urbanisation non compatible avec sa vocation principale.

Ces orientations du PADU sont ambitieuses et motionnées d'une façon globaliste, sans aucune proposition d'une méthodologie ou de procédures qui permet leurs intégrations à l'aménagement urbain de la ville de Jijel. Dans ce cas il faut savoir comment fabriquer une ville durable et rentable ? Quel sont les partenaires ? Et par quelle méthodologie de gestion ou d'aménagement ? Quel sont les acteurs concernés ? Comment peut-on offrir le financement nécessaire pour un développement urbain à l'échelle locale, hors les budgets annuels du plan sectoriel de développement (PSD) et du plan communal du développement (PCD).

Le PDAU n'a pas précisé les zones prioritaires à la préservation de l'environnement ou du littoral, ni mis la délimitation des ZET sur les plans d'aménagement ou de l'état de fait, il a indiqué seulement leurs situations.

Le manque de référence ou d'une recommandation pour suivre les orientations des plans de développement touristique ou d'aménagement du littoral (SDAT de la wilaya, SDAL, PAT et PAC)¹. Ou dans leurs absences, ainsi que dans l'absence d'une révision du PAW qui est dépassé.

¹. SDAT signifie le schéma directeur de développement du tourisme, SDAL, c'est le schéma directeur d'aménagement du littoral. PAT, signifie plan d'aménagement touristique, et le PAC, c'est le plan d'aménagement côtier.

Tableau n° 31 : récapitulatif des secteurs d'urbanisation

| Les secteurs d'urbanisation | superficie |
|--|------------------|
| Les secteurs urbanisés «S U». | 1574,67 hectares |
| Les secteurs à urbaniser (S.A.U) | 264,92 hectares |
| Les secteurs d'urbanisation future (S.U.F) | 149,72 hectares |

Source : PDAU de 2009

5.1.2.3. Critiques des intervenants concernés par la gouvernance urbaine

La participation des organismes et services de l'état concernés, s'est caractérisée par :

* Une négligence de certains services, ignorant leurs intérêts dans l'accomplissement de cette étude, par le fait de déléguer des représentants incompetents et non qualifiés au sein des commissions d'urbanisme.

* Une substitution voire ingérence de la DUC dans les décisions du maître d'ouvrage (APC), justifiée notamment par l'incompétence de ce dernier. Pour illustrer cette situation conflictuelle, on peut citer l'exemple du POS 20, couvrant la zone Nord-Est de la commune de Jijel et lancé par la DUC (à la demande du wali), sans être prévu par l'étude du PDAU.

* Quoique prévu par la réglementation en vigueur, la participation lors de l'élaboration du PDAU des chambres de commerce et d'agriculture, des organisations professionnelles et des associations locales des usagers reste facultative.

Pour le cas du PDAU de Jijel, la participation des associations locales était quasiment nulle, ce qui a entraîné à l'aboutissement

à un PDAU sans réelle adhésion de la société civile et prématurément voué à l'échec.

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

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

5.3. Etude critiques des instruments d'aménagement touristique

Il est à noter que :

➤ La première étude de SDAT de la wilaya de Jijel s'est élaborée en 2005. Cette étude a été réalisée

en étroite collaboration avec les autorités locales (Wilaya de Jijel, Dairats, et communes) lors des différentes sorties sur terrain. Cette étude a provoqué l'élaboration d'un plan d'embellissement global de la ville qui prendra en charge essentiellement les points suivants :

- Marquage des entrées de la ville par des portiques, des relais routiers, des élargissements des voies principales avec alignement d'arbres et de larges trottoirs ainsi que le mobilier urbain et prévoir des panneaux de signalisation des principaux monuments, équipements et administrations.
- Traitement des principales places et nœuds de circulation par la réalisation des stèles commémoratives de l'histoire et de la culture locale.
- Aménagement du front de mer par la réalisation d'activités de détente et de consommation et l'incitation des riverains à contribuer à cette animation du boulevard (ouverture des commerces aux RDC des habitations).
- Réalisation d'un immeuble d'affaires le long d'un parcours privilégié à proximité des édifices publics importants.
- Réalisation d'un musée de l'histoire de Jijel.
- Réalisation d'une maison de l'artisanat.
- Réhabilitation du parc hôtelier existant (Ex-hôtel Kotama), et réalisation d'un hôtel haut standing et autres équipements touristiques surplombant la ville de Jijel (voir l'annexe).
- Réalisation d'un ensemble culturel et de loisirs comprenant cinéma, théâtre, galerie d'art, ateliers pour artistes et club des artistes.
- Rénover le port du chef lieu de Wilaya et l'ouvrir aux croisières maritimes en relation avec d'autres ports pour constituer des circuits intra et extra wilaya.
- Réaliser l'extension de l'aéroport Ferhat Abbés et envisager à terme l'ouverture d'une ligne internationale.

Les recommandations particulières du SDAT de la wilaya sont :

- Pour les sites balnéaires
 - Améliorer la qualité de l'eau par la dépollution des oueds et les ensemercer pour la pêche s'il y a lieu.
- Pour les forêts et montagnes
 - Aménager des gîtes d'étapes, relais et programmer leur entretien périodique.
 - Prévoir un aménagement et balisage des zones de chasse
- Pour le patrimoine historique :
 - Récupérer les vestiges (pierres et autres objets) éparpillés et les regrouper dans un musée dans la ville de Jijel
- Pour la corniche Jijelienne :
 - Aménagement de belvédères tout le long du rivage avec parkings,
 - Aménagement des sources d'eau,
 - Réalisation des balcons sur mer avec possibilité d'aménagement de point de ventes de glaces et consommations légères.
 - Espaces de repos, de détente et de jeux au niveau des creux des piémonts.

En plus, Il a recommandé les principes de préservation des sites touristiques suivants:

- L'extraction de sable, gravier, pierre sur le sol de la côte, ne peut se faire sans autorisation, car pouvant provoquer la démolition des dunes stabilisées et leur disparition.

Les autorisations doivent être délivrées en considération des possibilités de renouvellement des matériaux concernés, et à condition que les quantités enlevées ne risquent pas de dégrader la côte.

- La transformation de partie de la plage en terre agricole n'est pas permise.

- Les dépôts d'ordures et décharges des eaux usées urbaines ou industrielles sur la côte sont strictement interdits.

- La création d'aires de jeux, de pique nique, de relais, des fontaines, des sanitaires, des équipements de restauration et de rafraîchissement limités en dimension et nombre.

Tableau n° 32: Récapitulatif de projets touristiques programmés dans la commune de Jijel

| Nbre Sites | Type d'équipement touristique | Capacité (lits) | Surface aménageable (ha) | Equipements d'accompagnement |
|--------------------|---|-----------------|--------------------------|--|
| 01 | - Hôtel 5* | 200 | 5,00 | Salle de conférences, aires de jeux et loisirs, terrain de tennis. |
| 02 | Complexe touristique : - Hôtel 3* - 30 Bungalows 2* | 60 150 | 3,50 | Restaurant, commerces, piscine, aire de sport et jeux, administration, parking. |
| 03 | Village de vacances : - 40 Bungalows 2* | 200 | 3,50 | Etable, commerces, artisanat, aire de sport et loisirs, piscine, parking, administration. |
| 04 | - Appartement/hôtel 3* - 20 Bungalows 2* | 50 100 | 3,00 | Mini centre commercial, cafétéria, parking, administration. |
| 05 | Parc aquatique | - | 5,00 | Centre et école de plongée sous marine, restaurant, détente, cafétéria, terrain de jeux. <u>Aménagement complémentaire</u> : embarcadère, location barques, parking, |
| 07 | - Réaménagement de la baie et de la plage de détente. | - | 1,50 | Restaurant, esplanade, éclairage, embarcadère. |
| Totaux par commune | | 760 | 21,50 | Nombre d'emplois à créer |
| | | | | Emploi directe : 460 Emploi indirecte. : 1000 |

Source : SDAT de la wilaya de Jijel, Phase I, 2005

- Interdire le défrichement des terres forestières qui se pratique à grande échelle et qui provoque avec le temps l'érosion des sols.

- Dans le cadre de la protection du sol contre le glissement, il est proposé la plantation d'essences forestières qui présentent un fort pouvoir d'évapotranspiration et un enracinement profond (Ex : Les conifères).

Cependant les équipements touristiques et d'accompagnements programmés (voir le tableau n°32) ne sont pas réalisés jusqu'à ce jour.

➤ Une autre étude de SDAT de la wilaya a été lancée en 2010, dans le cadre de valoriser la stratégie touristique nationale du SDAT 2025 au niveau local. Ce plan est dans la première phase d'étude (diagnostique et étude de l'état de fait).

➤ La wilaya de Jijel n'est pas comprise dans les pôles touristiques d'excellence « POT »¹ programmés

¹. SDAT 2025. Livre 3. Les sept pôles touristiques d'excellence (POT). Janvier 2008. P6

dans le SDAT national, donc aucun programme d'envergure nationale n'a été mis pour la promotion du tourisme de la wilaya à l'horizon 2025.

En effet, les potentialités touristiques ont été exposée de plus en plus aux urbanisations spontanées, et surtout par le système de laisser-aller, sans sanction ni procédure d'avertissement qui est suivi par les collectivités locales et les services de l'état concernés.

- Aucun PAT n'a été réalisé au niveau de la wilaya de Jijel sauf celui de la ZET d'El Aouana. Il est à noter que malgré la décision de l'assemblée populaire de la wilaya du transfert de propriété des terrains agricoles, les procédures ne sont pas achevées.
- Cinq études de PAT sont en cours d'élaboration, elles ont été lancées à travers le PSD 2010. Les ZET concernées ont des surfaces aménageables qui ne dépassent pas 50% de leurs surfaces totales décrété par le décret exécutif de 1988.

Tableau n° 33 : Taux de surfaces aménageables des ZET dont les études sont lancées en 2010,

| ZET | Pourcentage de la surface aménageable |
|-------------|---------------------------------------|
| Ras El-Afia | 36.36% |
| Tassoust | 17.90% |
| Blida | 57.38%) |
| Beni-blaid | 41.5% |
| Dar El Oued | 28.41% |

Source : Direction du tourisme 2010

Le tableau n° 35 indique et prouve le grignotage des ZET et l'extension urbaine qui atteint leurs sites touristiques et stratégiques. Ainsi, les ZET les plus prioritaire à l'aménagement ou aux investissements touristiques sont ceux qui sont proche du centre ville comme celles de Casino, Beni Caid, et Adouane Ali pour les protéger contre les extensions urbaines spontanés et pour animer à la fois le tourisme urbain et balnéaire afin de multiplié et varié l'offre touristique de la ville de Jijel.

Autant, il faut se référé au recommandation de la 1^{ère} phase du SDAT de 2005, dont les propositions d'aménagement touristiques de l'arrière pays et l'animation de l'écotourisme avant qu'il soit urbaniser, vu que la densification de ce site par les habitations est considérable, surtout après la réalisation de la voies d'évitement qui entraîné le désenclavement de cette zone.

En effet, l'absence des plans d'aménagement touristique perturbe la gestion du tourisme et des investissements touristiques dans la wilaya. Mais dans le cas ou ces plans existent, les investissements seront bloqués, au niveau de l'ANDT parce qu'elle prend beaucoup de temps pour les valider.

5.4. Critiques des intervenants concernés par la gouvernance touristique

La direction du tourisme ne peut rien faire toute seule au niveau des ZET, sans prendre en compte l'avis de l'ANDT, c'est-à-dire la gestion, la prise de décision centralisé et même-ci l'aménagement des ZET ce fait en coordination avec cette organisme.

Selon la direction du tourisme de la wilaya de Jijel, de grand nombre de dossiers d'investissements sans en attente de la validation par l'ANDT au niveau de la direction, se qui engendre parfois des dépassements de la loi par les services de la direction en coordination avec le wali en asseyant par la suite de trouver une façon réglementaire pour justifier leurs prise de décision au niveau local concernant la validation de quelques demande d'investissement.

La gestion centralisée du secteur du tourisme concernant les ZET rend la coordination entre la direction du tourisme, la direction de l'environnement, le CNL, dont la gestion est centralisée aussi, les collectivités locales et la DUC en matière de la maitrise et de la délimitation des extensions urbaines au niveau des ZET et du littoral plus complexe et plus difficile, tant pour la planification ou la gestion du tourisme vu la propriété privé des terrains situés à l'intérieur des ZET qui n'ont pas fait l'objet d'expropriation foncière par l'ANDT.

Il est à signaler que le PAT de la ZET d'El Aouana, approuvé en 2006, a été étudié par un bureau d'étude étranger sous l'initiative de l'ANDT, dont aucun investissement touristique n'est effectué Jusqu'à ce jour. En plus les investisseurs étrangers qui ont voulu investir dans la wilaya de Jijel, ont changée leurs destinations vers les grandes villes algériennes ou vers les autres pays, à cause de la lourdeur, et la lenteur administrative : au niveau de la wilaya, vu le caractère agricole des terrains et au niveau nationale, vu le système centralisé de la prise de décision qui caractérise la validation de projet d'investissement touristique par l'ANDT, qui n'a pas des représentant à l'échelle de la wilaya et de la ville.

Conclusion

Après 2002 avec l'amélioration des dispositions politiques et des conditions sécuritaires du pays, la ville était en désordre total et le foncier est presque tout consommé. De ce fait les services de l'état sont trouvé devant des superpositions de plusieurs problématiques, puisqu'ils n'ont pas travaillé ni appliqués les lois depuis plus d'une décennie. Le tourisme aussi a été stagné pendant cette période.

Après 2002, l'état a entamé la viabilisation et l'aménagement du POS Mezghitane prévu pas le PDAU de 1995, précisément en 2006 et avec la prolifération des promoteurs immobiliers privés l'aménagement du POS de Harraténe était presque en parallèle avec celle du POS de Mezghitane, et l'extension de la ville est devenue longitudinale sur les plaine littorale de la ville, pourtant la loi 02-02 comme on l'a déjà signalé interdis l'extension de deux agglomérations longeant le littorale de moins de 5 Km. Le POS de l'Entrée Est (l'ex ferme pilote Adouane) a été mis en réalisation, pourtant, il est un espace agréable au loisir, tourisme et sport au vu de la verdure, la nature du terrain agricole, ainsi que l'importance écologique et esthétique des arbres existants dans le site.

Actuellement, les agglomérations éparses de l'arrière pays sont en voies de densification en tache d'huile pour s'agglutiner par la suite. Cela est prévu à cause de l'évitement Sud qui a désenclavé l'arrière-pays, en reliant l'entrés Est de la ville avec la commune d'El Aouana en passant par le barrage de Kissir.

Ainsi il faut préserver l'environnement à travers l'amélioration de la gestion des déchets ménagers, et réhabilité le réseau actuel d'assainissement en collaboration avec les spécialistes du domaine au niveau national et internationales à travers les séminaires, les colloques,.....

En plus, il faut :

- Développer et augmenter la capacité de couverture de transport public en ville, pour éviter les engorgements pendant les heures de pointe et la saison estivale notamment.
- Encourager les investissements des établissements hôteliers de qualité : aménagés, équipés et gérés suivent les normes internationales en des effets positifs sur l'attractivité touristique et la préservation des lieux, donc il faut penser à encourager la gestion des équipements touristiques de qualité et des hôtels classées (de 4 à 5 étoiles) pour améliorer la destination Jijel au niveau national, et international pour garder la clientèle nationale et augmenter le nombre des touristes étrangers, notamment.
- Prendre en compte les recommandations indiquées dans le SDAT de la wilaya de 2005.

Il faut intégrer des réformes législatives et institutionnelles pour arriver à une gestion durable de la ville de Jijel, ou les méthodologies de gestion reste classiques et dépassées par rapport aux pays développés¹.

Dans ce nouveau contexte, le renouvellement des démarches de développement durable dépend de l'adoption, à l'échelle locale, des réformes institutionnelles et législatives, mais aussi des stratégies d'action élaborées par les acteurs publics, privés et citoyens en réponse aux enjeux du territoire. Toutefois, les obligations réglementaires et législatives, dans certains cas, peuvent devenir contradictoires avec les politiques locales visant à répondre aux enjeux spécifiques des territoires.

face à la pression foncière et à la baisse des budgets publics, la ville de Jijel n'a plus les moyens suffisants ni le foncier disponible pour réaliser les différents projets de développement urbain, ce qui nécessite la relance du secteur du tourisme pour qu'il soit rentable en offrant le financement nécessaire pour garantir un développement urbain, touristique, environnementale, social, et économique durable.

Autant, la mise en œuvre du développement urbain durable à l'échelon local nécessite le partenariat et participation de la société civile. Donc les collectivités locales ne peuvent élaborer leurs documents d'urbanisme, ni obtenir de financements, sans partenariats avec la société civile et les services concernés en prenant en considération les rentes du tourisme locale.

Aussi, les collectivités territoriales doivent changer leurs méthodologies de gestion, considérées classiques et dépassées en favorisant les politiques qui encouragent le renouvellement et l'actualisation des démarches locales pour un développement durable globale.

Pour la mise en œuvre des différents enjeux économiques et sociaux, il faut :

- Conforter la ville de Jijel dans son rôle de ville chef-lieu de wilaya et renforcer ses fonctions

¹. Depuis 2000, les réformes législatives et institutionnelles ont été engagées dans la majorité des pays européens pour intégrer les exigences de développement durable. En France, les réformes poussent les intercommunalités à jouer un rôle plus important dans une planification intégrée et stratégique des territoires. En Grande- Bretagne, les réformes conduisent à l'assouplissement des démarches de planification de niveau local sans qu'il y ait de transfert à une échelle plus grande. En Espagne, la décentralisation amène les gouvernements autonomes à s'impliquer davantage dans la planification territoriale intercommunale et la protection environnementale.

de centralité. Ceci implique notamment l'élévation de son niveau d'équipement.

- Affirmer et promouvoir le positionnement «Jijel, ville touristique» autour de sa vocation balnéaire et de son caractère estival.
- Assurer la cohérence architecturale, et urbanistique et environnementale du groupement urbain Jijel-Ouled Bounar-Harratène (urbanisation, implantation d'équipements, boisement, aménagement des espaces vert, de détente et de loisir,...). En encourageant les investissements en matière de parc urbain, parcs d'attraction, aqua-parc pour assurer la préservation des zones touristiques littorales et de la frange maritime avec l'aspect de rentabilité économique et de valorisation environnementale, en prenant exemple du parc animalier étatique de la commune d'El Aouana.
- Mener des efforts de densification qualitative, de requalification et de mise en valeur des espaces urbains, des entrées de la ville, des façades littorales, à travers la notion du projet urbain,.....
- Aménager et mettre en valeur les ZET.
- Encourager et aider les investisseurs nationaux et étrangers à acheter les terrains de propriété privée situés dans les zones littorales, et dans les ZET notamment pour implanter des projets touristiques de bonne qualité environnementale et de service qualifié. En effectuant des conventions entre plusieurs investisseurs sérieux et ambitieux pour la relance du tourisme et à travers le marketing de la destination Jijel au niveau international en utilisant les technologies d'information et de communication « TIC » les plus développés.
- Adopter le SIG dans la gestion urbaine et touristique, et intégrer un système de mise à jour pour l'actualisation des cartes existantes.

Chapitre VII

**Analyse de questionnaires destinés
à la population et résultats
d'entrevues effectués avec
les administrations concernées**

Introduction

La méthode de l'enquête publique et l'entrevu avec les administration concernés sont faites pour vérifier l'hypothèse de notre recherche: « Les principales causes de la situation actuelle du non préservation des zones touristiques littorales sont : la mauvaise prise en charge de la préservation des zones touristiques locales par les pouvoirs publics, l'inefficacité des outils d'aménagement et d'urbanisme par rapport à la stratégie nationale, et aussi à la non participation volontaire de la population à la gestion urbaine. »

L'objectif principal de l'enquête publique consiste à savoir les avis des habitants de la ville concernant l'urbanisation de leur ville à proximité et sur les zones touristiques littorales, leurs inspirations futures concernant l'extension urbaine et le tourisme dans la ville de Jijel.

Pour mieux comprendre et justifier la problématique de notre recherche observées, et la conformité des hypothèses par rapport à causes indiquées par les habitants de la ville qui sont considérés comme acteur très important, soutenu par la loi dans la planification et la gestion de la ville.

Notamment, pour savoir qui est le responsable de l'extension urbaine sur les zones touristiques littorales, et celle des occupations illicites des ZET et le détournement de la vocation principale de ces zones touristiques en quartiers résidentiels à 100 %.

Il est à signaler que 1000 questionnaires ont été distribués dans dix (10) écoles à proximité du littoral, dans chaque école on a distribué 100 questionnaires, mais malheureusement le nombre des questionnaires récupérés est moins de celui distribués. En résumé ont à récupéré au total 776 questionnaires.

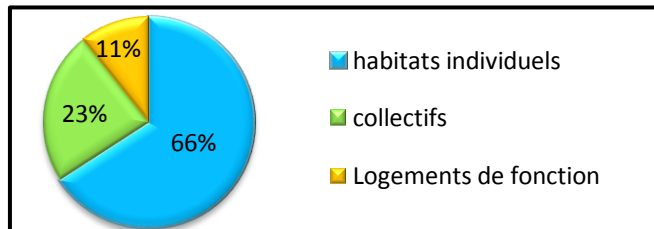
Donc l'analyse des questionnaires récupérés a donné les résultats suivants :

1. Propriété des constructions

- 54% des questionnés ont des habitations individuelles. Cela signifie la construction spontanée et l'utilisation abusive du foncier urbain et touristique (voir tableau). Cela signifie la construction spontanée et l'utilisation abusive du foncier urbain et touristique.

Tableau n° Q1 : Propriété des constructions

| habitats individuels | collectifs | logements de fonction |
|----------------------|------------|-----------------------|
| 390 | 139 | 63 |

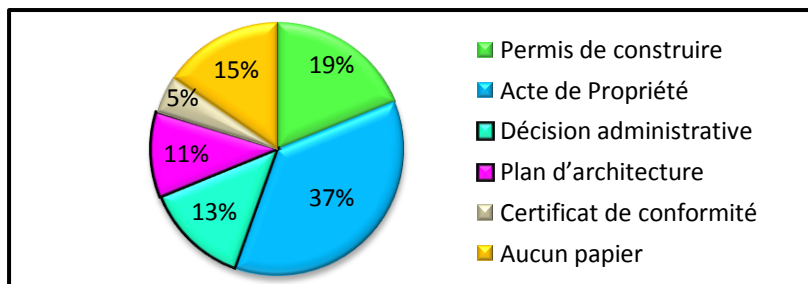


Graphe n° Q1 : Propriété des constructions

Source : Enquête, juin, 2010

Tableau n° Q2 : Papiers qui prouvent la propriété des constructions littorales

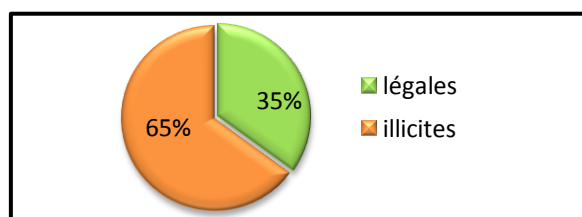
| Permis de construire | Acte de propriété | Décision administrative | Plan d'architecture | Certificat de conformité | Aucun papier |
|----------------------|-------------------|-------------------------|---------------------|--------------------------|--------------|
| 130 | 253 | 92 | 75 | 33 | 107 |



Graphique n° Q2 : Papiers des constructions
Source : Enquête, juin, 2010

Tableau n°Q3 : Etat réglementaire des constructions

| légales | illicites |
|---------|-----------|
| 194 | 360 |



Graphique n° Q3 : Papiers des constructions

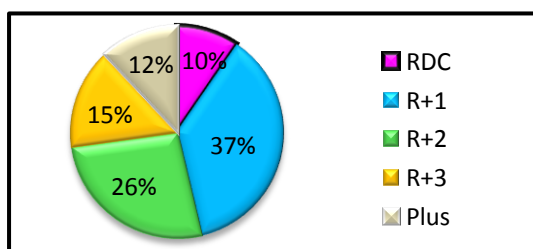
Source : Enquête, juin, 2010

2. Caractéristiques physiques des constructions

2.1. Hauteurs des constructions

Tableau n° Q4 : Hauteur des constructions

| RDC | R+1 | R+2 | R+3 | Plus |
|-----|-----|-----|-----|------|
| 67 | 260 | 187 | 108 | 84 |



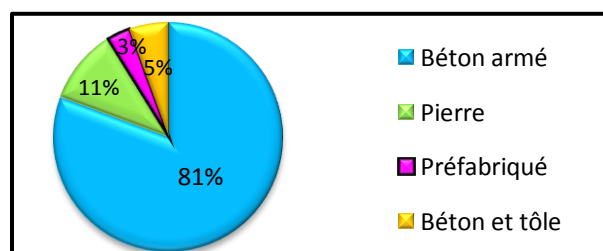
Graphique n° Q4 : Nombre d'étages

Source : Enquête, juin, 2010

2.2. Matériaux de construction

Tableau n° Q5 : Matériaux de construction

| Béton armé | pierre | préfabriqué | Béton et tôle | autre |
|------------|--------|-------------|---------------|-------|
| 451 | 62 | 19 | 32 | - |



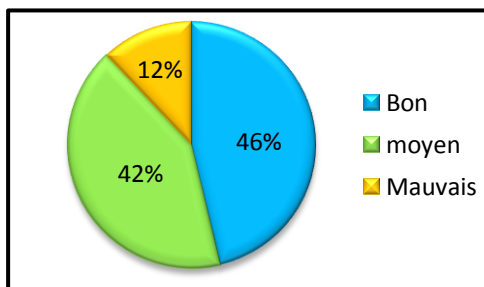
Graphique n° Q5 : Matériaux de construction

Source : Enquête, juin, 2010

2.3. Etat des constructions

Tableau n° Q6 : Etat des constructions

| | | |
|-----|-------|----------------------|
| Bon | moyen | Mauvais et détérioré |
| 284 | 256 | 74 |



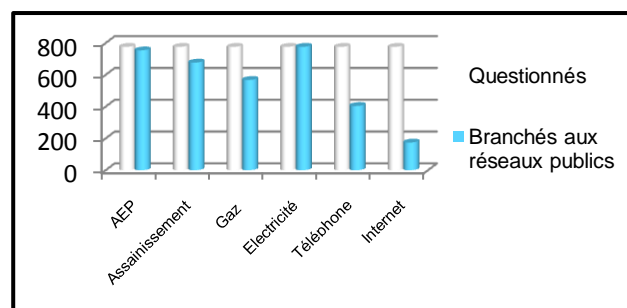
Graphique n° Q6 : Etat des constructions

Source : Enquête, juin, 2010

3. Les VRD

Tableau n° Q7 : Taux de raccordement aux réseaux divers

| AEP | Assainissement | Gaz | Electricité | Téléphone | Internet |
|-----|----------------|-----|-------------|-----------|----------|
| 754 | 622 | 568 | 776 | 404 | 174 |
| 97% | 80% | 73% | 100% | 52% | 23% |



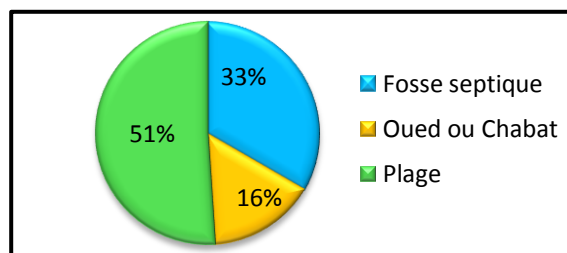
Graphique n° Q7 : Branchement aux réseaux divers

Source : Enquête, juin, 2010

Où se verse les eaux usées ?

Tableau n° Q8 : destinations des eaux usées ménagères

| | | |
|----------------|----------------|-------|
| Fosse septique | Oued ou Chabat | plage |
| 161 | 75 | 246 |



Graphique n° Q8 : destinations des eaux usées ménagères

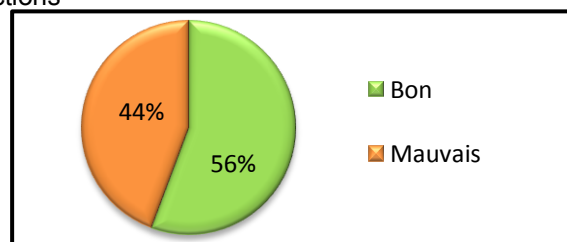
Source : Enquête, juin, 2010

4. Au niveau de quartiers

4.1. L'aspect général des constructions

Tableau n° Q9 : l'état de l'aspect général des constructions

| | |
|-----|---------|
| Bon | Mauvais |
| 383 | 305 |



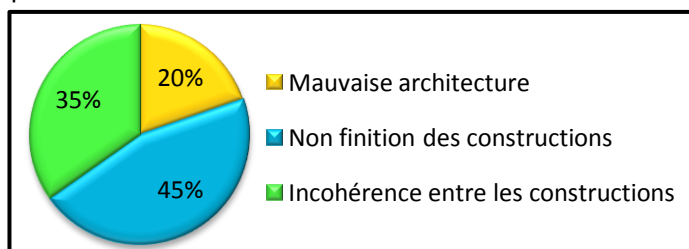
Graphique n° Q9 : l'état de l'aspect général des constructions

Source : Enquête, juin, 2010

Si, l'aspect générale est mauvais, pourquoi ?

Tableau n° Q10 : Les causes de la dégradation de l'aspect urbain

| Mauvaise architecture | Non finition des constructions | Incohérence entre les constructions |
|-----------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| 89 | 205 | 157 |



Graphique n°Q10 : Les causes de la dégradation de l'aspect urbain

Source : Enquête, juin, 2010

4.2. Les associations de quartier

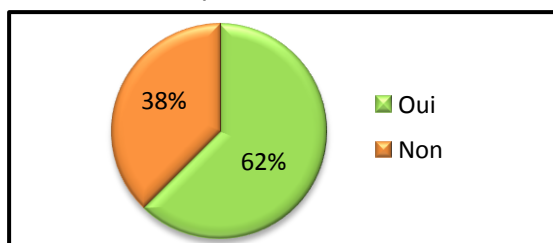
Existe-elle une association de quartier ?

| oui | non |
|-----|-----|
| 161 | 512 |

Si oui, est-ce que l'association participe à la gestion et l'amélioration du quartier ?

Tableau n° Q11 : Taux d'interventions des associations de quartier

| oui | Non |
|-----|-----|
| 98 | 59 |



Graphique n° Q11 : Taux d'interventions des associations de quartier

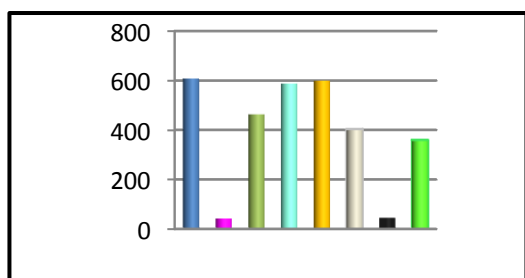
Source : Enquête, juin, 2010

4.3. Les équipements inexistants

Quels sont les équipements qui manquent dans votre quartier ?

Tableau n° Q12 : les équipements manquants dans le quartier

| Equipement sportif | Equipement scolaire | Espaces de détente et de loisir | Espaces verts aménagés | Espace de jeux pour les enfants | Marché | Equipements touristiques | Parking aménagé |
|--------------------|---------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------------|--------|--------------------------|-----------------|
| 608 | 42 | 463 | 587 | 599 | 404 | 45 | 360 |



Graphique n°Q12 : les équipements manquants dans le quartier

Source : Enquête, juin, 2010

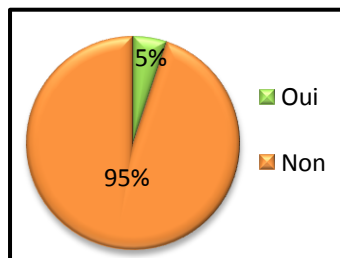
5. L'activité de la location des appartements en saison estivale

5.1. Taux de location des maisons

Est ce que vous louez

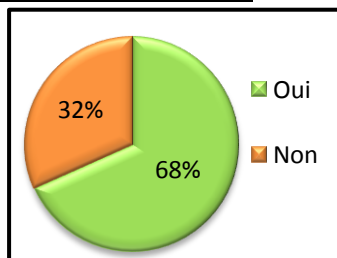
Votre habitation ?

| oui | non |
|-----|-----|
| 35 | 654 |



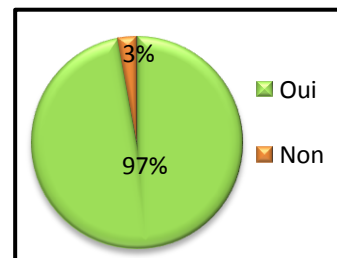
Est ce que les habitants de votre quartier louent leurs habitations ?

| Oui | non |
|-----|-----|
| 436 | 202 |



Est ce que les habitants de la ville louent leurs habitations ?

| oui | non |
|-----|-----|
| 556 | 16 |



Graphique n° Q13 : Taux de location des habitations

Source : Enquête, juin, 2010

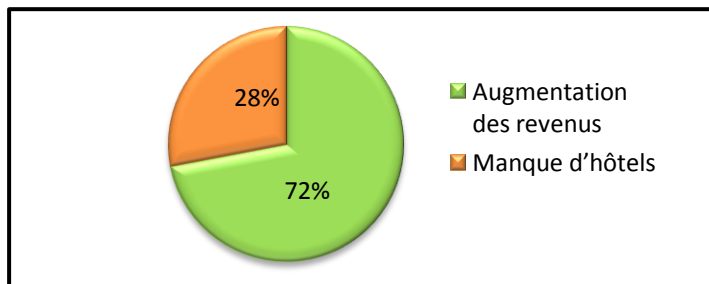
Il est à noter que les habitants ne veulent pas dire qu'ils louent leurs maisons ou qu'ils réservent des étages spécialement pour la location surtout pendant la saison estivale. Cependant ils affirment que cette activité est connue et habituelle dans la ville.

5.2. Les causes de location des maisons

Pourquoi, cette activité de location des habitations ?

Tableau n° Q14 : Les causes de location des habitations

| Augmentation des revenus | Manque d'hôtels | Autres causes |
|--------------------------|-----------------|---------------|
| 54 | 21 | - |



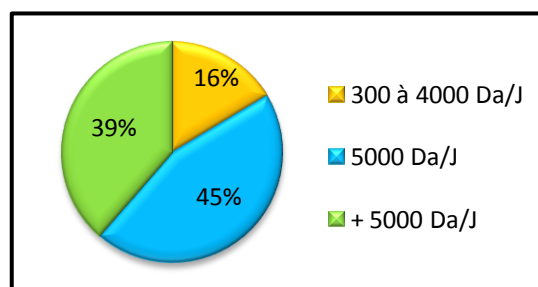
Graphique n° Q14 : Les causes de location des habitations

Source : Enquête, juin, 2010

5.3. Les prix de location

Tableau n° Q15 : Les prix de location

| 3000 à 4000 Da/J | 5000 Da/J | + 5000 Da/J |
|------------------|-----------|-------------|
| 54 | 148 | 127 |



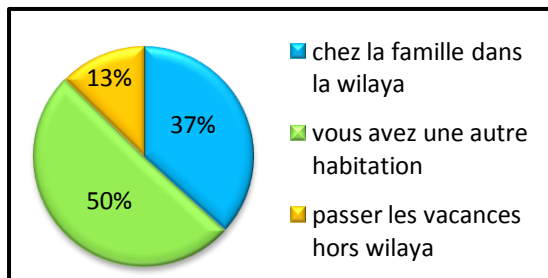
Graphique n° Q15 : prix de location des maisons

Source : Enquête, juin, 2010

5.4. Destination des habitants lors de la location de leurs maisons

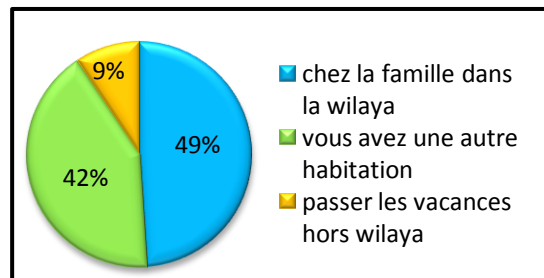
Lorsque vous louez votre maison, vous allez où ?

| Rester dans la wilaya | | Passer les vacances hors wilaya |
|-----------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| chez la famille | possession d'une autre habitation | |
| 29 | 40 | 10 |



Lorsque les autres habitants louent leurs maisons, ils vont où ?

| Rester dans la wilaya | | Passer les vacances hors wilaya |
|-----------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| chez la famille | possession d'une autre habitation | |
| 314 | 267 | 60 |



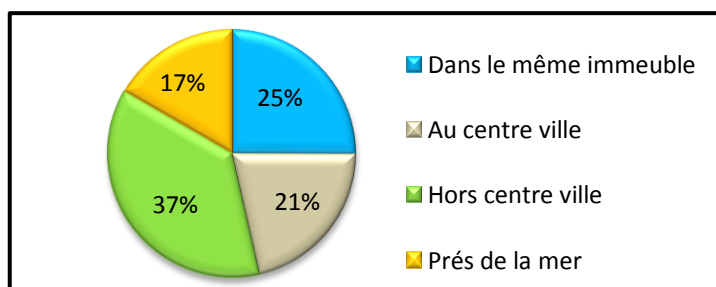
Graphique Q16 : Destination des habitants en été lors de la location de leurs maisons.

Source : Enquête, juin, 2010

5.5. Prolifération de l'habitation secondaire

Si vous avez une autre maison, elle se situe où ?

| Dans le même immeuble | Au centre ville | Hors centre ville | Près de la mer |
|-----------------------|-----------------|-------------------|----------------|
| 95 | 81 | 140 | 63 |



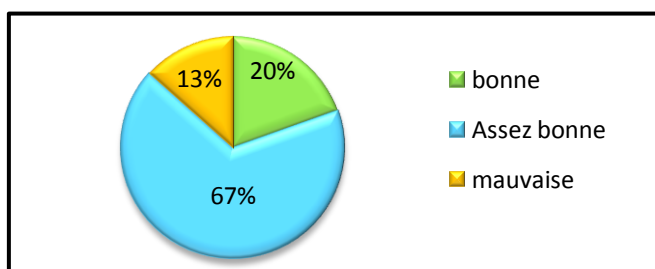
Graphique n° Q17 : Lieux des habitations secondaires des locataires

Source : Enquête, juin, 2010

6. Au niveau de la ville

6.1 L'image de la ville (Comment vous voyez l'image de la ville ?)

| bonne | Assez bonne | mauvaise |
|-------|-------------|----------|
| 138 | 474 | 94 |



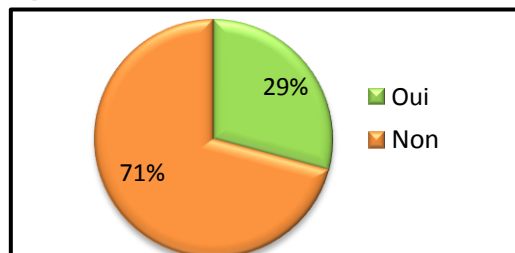
Graphique n° Q18 : l'image de la ville

Source : Enquête, juin, 2010

6.2 Degrés de satisfaction concernant le rôle touristique de la ville

(Est-ce que la ville fait son rôle touristique, exactement ?)

| | |
|-----|-----|
| Oui | Non |
| 190 | 461 |

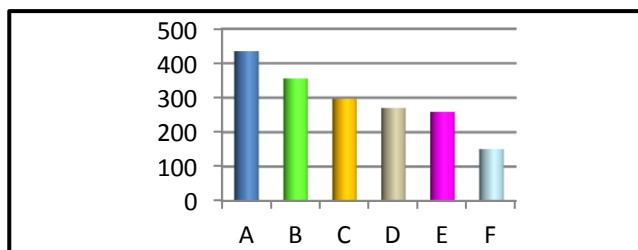


Graphique n° Q19 : Le rôle touristique de la ville

Source : Enquête, juin, 2010

6.2.1. Les causes d'insatisfaction

| absence de réglementation et d'organisation (A) | Manque d'espaces de loisirs et de détente (B) | absence d'aménagement des plages (C) | Manque d'hôtels (D) | insuffisance des services divers (transport, soin, restauration,..) (E) | constructions illicites à proximité des plages (F) |
|---|---|--------------------------------------|---------------------|---|--|
| 435 | 356 | 297 | 270 | 259 | 151 |



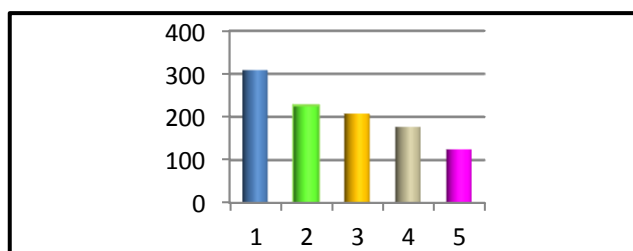
Graphique n° Q20 : Les causes qui contraignent le rôle touristique de la ville

Source : Enquête, juin, 2010

Cela veut dire que les questionnés ignorent les effets négatifs des constructions illicites à proximité ou au niveau des plages (rejets des eaux usées sans traitement dans la mer, consommation du foncier touristique, perturbation de la gestion des déchets urbains, mauvais aspect architectural,...).

6.2.2. Si à cause de l'absence d'organisation, pourquoi ?

| Absence d'une culture touristique chez la population locale (1) | Mauvaise planification (2) | Mauvaise gestion (3) | Non application de la réglementation (4) | Faiblesse des lois (5) |
|---|----------------------------|----------------------|--|------------------------|
| 309 | 227 | 208 | 177 | 125 |



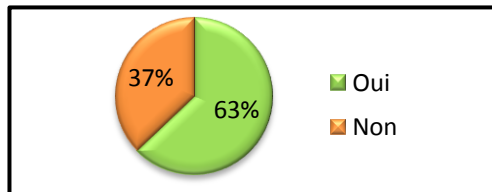
Graphique n° Q21 : Les causes de la désorganisation totale

Source : Enquête, juin, 2010

6.3. Concernant les déplacements au niveau de la ville,

6.3.1. Est que vous trouvez des difficultés ?

| | |
|-----|-----|
| oui | non |
| 445 | 263 |

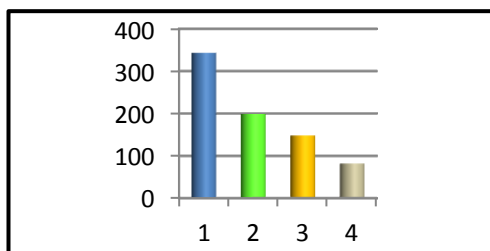


Graphe n° Q 22 : Les difficultés de déplacement dans la ville

Source : Enquête, juin, 2010

➤ Si oui pourquoi ?

| | | | |
|--|----------------------------|---|---|
| L'encombrement en heurs de pointes (1) | mauvais état de voirie (2) | Manque des espaces de stationnement (3) | mauvaise implantation des équipements publics dans la ville (4) |
| | | | |
| 343 | 199 | 148 | 82 |

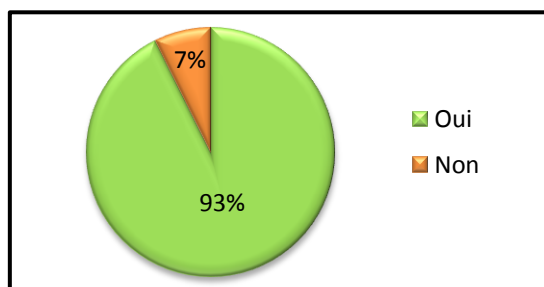


Graphe n° Q23 : Les causes de difficultés de déplacement

Source : Enquête, juin, 2010

6.3.2. En saison estivale, est ce que les difficultés de déplacement devient plus compliquées ?

| | |
|-----|-----|
| oui | non |
| 669 | 53 |

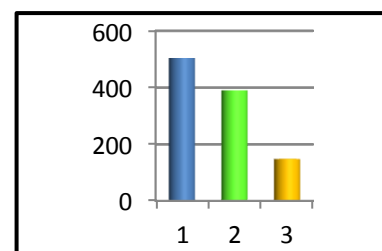


Graphe n° Q24 : l'augmentation des difficultés en saison estivale

Source : Enquête, juin, 2010

➤ Si oui, est se que cela à cause de :

| | | |
|--------------------------------|--|--|
| Grand nombre des estivants (1) | L'utilisation de véhicules individuels par les estivants (2) | manque de guides touristiques, de signalisation, et de système GPS (3) |
| | | |
| 504 | 390 | 149 |



Graphe n° Q25 : les causes de difficultés de déplacement pendant la saison estivale

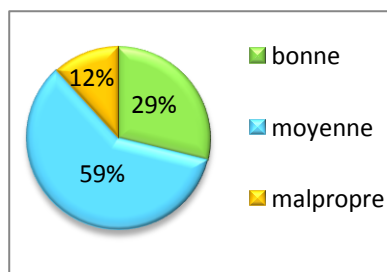
Source : Enquête, juin, 2010

6.4. La propreté de la ville

6.4.1. Quel est votre avis, concernant la propreté de la ville ?

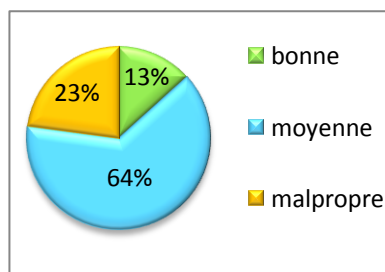
Au centre ville :

| bonne | moyenne | malpropre |
|-------|---------|-----------|
| 213 | 439 | 87 |



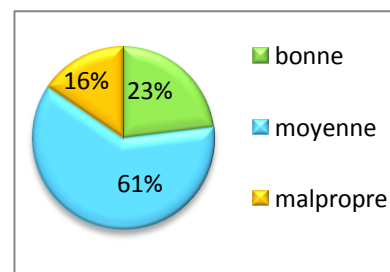
Au zones d'extension :

| bonne | moyenne | malpropre |
|-------|---------|-----------|
| 82 | 394 | 141 |



Pendant la saison estivale :

| bonne | moyenne | malpropre |
|-------|---------|-----------|
| 134 | 357 | 90 |

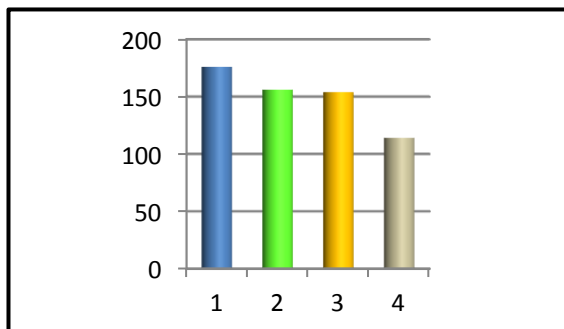


Graphique n° Q26 : La propreté de la ville

Source : Enquête, juin, 2010

6.4.2. Si elle est malpropre, pourquoi ?

| Inconscience des habitants (1) | Inconscience Des estivants (2) | nombre élevé de touriste en saison estivale (3) | Mauvaise gestion des déchets (4) |
|--------------------------------|--------------------------------|---|----------------------------------|
| 176 | 156 | 154 | 114 |



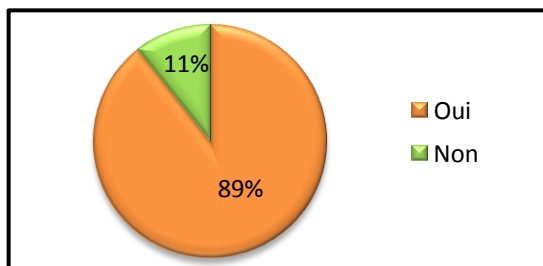
Graphique n° Q27 : Les causes de la saleté de la ville

Source : Enquête, juin, 2010

6.5. Les instruments d'urbanisme

6.5.1. Taux de connaissance de PDAU et de POS (est ce que vous les connaissez ?)

| oui | non |
|-----|-----|
| 65 | 439 |



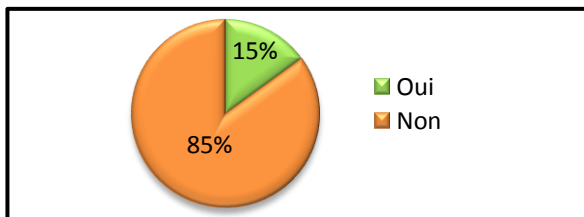
Graphique n° Q28 : Taux de connaissance de PDAU et de POS

Source : Enquête, juin, 2010

6.5.2. Taux de participation à l'élaboration de ces instruments

Si oui, que ce que vous participer à l'élaboration de ces plans, par des avis, propositions ou observations ?

| | |
|-----|-----|
| oui | non |
| 09 | 51 |

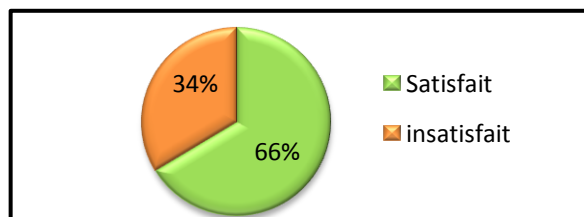


Graphique n° Q29 : Taux de participation à l'élaboration des instruments d'urbanisme

7. L'extension de la ville

7.1. Degré de satisfaction concernant l'extension actuelle de la ville, vers Harratène et Mezghitane,

| | |
|-----------|-------------|
| Satisfait | insatisfait |
| 485 | 246 |

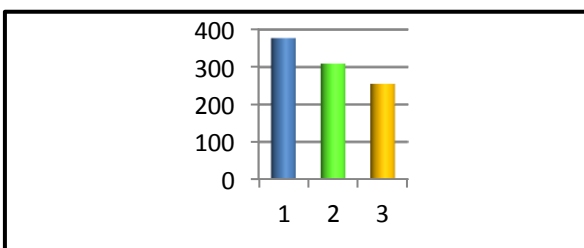


Graphique n° Q30 : Les avis des habitants sur les nouvelles extensions urbaines

Source : Enquête, juin, 2010

➤ Les causes d'insatisfaction

| | | |
|---|---|---|
| Détérioration des terres agricoles (1) | surconsommation du foncier touristique (2) | Destruction de l'image de la ville (3) |
| 377 | 309 | 255 |



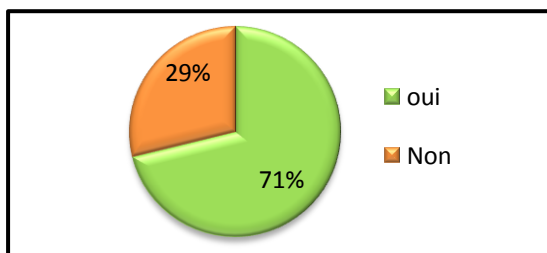
Graphique n° Q31 : Les causes de l'insatisfaction des habitants

Source : Enquête, juin, 2010

7.2. Degré de satisfaction concernant l'extension vers le Sud de la ville

Est-ce que vous la préférez ?

| | |
|-----|-----|
| oui | Non |
| 432 | 175 |

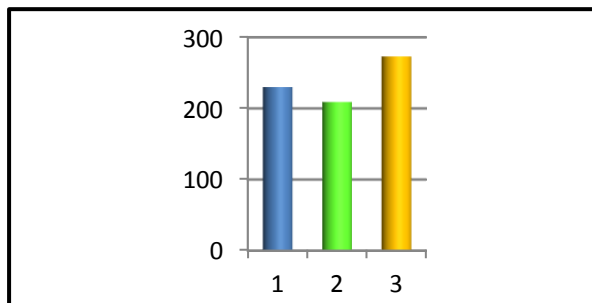


Graphique n° Q32 : Les avis des habitants sur l'extension urbaine vers le sud de la ville au lieu du littoral

Source : Enquête, juin, 2010

➤ Si oui, pourquoi ?

| Préservation de la bande littorale (1) | Exploitation du Nord de la ville en projets touristiques (2) | Réduire la surcharge sur le Nord de la ville (3) | autres |
|--|--|--|--------|
| 230 | 209 | 273 | - |

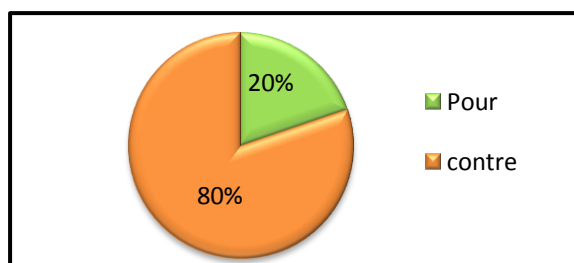


Graphe n° Q33 : Les causes de l'extension vers le sud

Source : Enquête, juin, 2010

7.3. Degré de satisfaction concernant la transformation la plus récente de la zone agricole Adouane Ali en zone urbaine ?

| Pour | contre |
|------|--------|
| 125 | 557 |

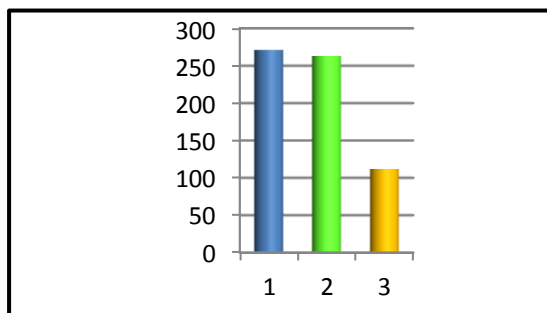


Graphe n° Q34 : La transformation de la zone agricole Adouane Ali en une zone urbaine

Source : Enquête, juin, 2010

➤ Si vous êtes contre, vous avez aimé qu'elle s'est ?

| Réservée à l'agriculture (1) | Aménagée en un espace vert pour le sport, la détente et le loisir (2) | Réservée au tourisme (3) |
|------------------------------|---|--------------------------|
| 271 | 263 | 112 |

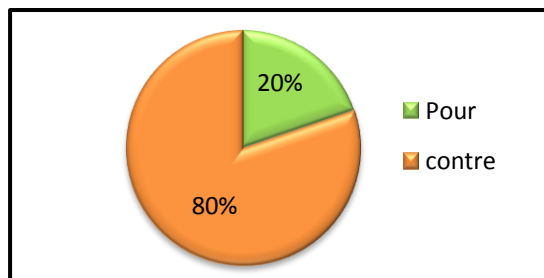


Graphe n° Q35 : Les propositions des habitants concernant le POS Adouane (Entrée Est)

Source : Enquête, juin, 2010

7.4. Degré de satisfaction concernant l'extension urbaine sur les zones touristiques littorales

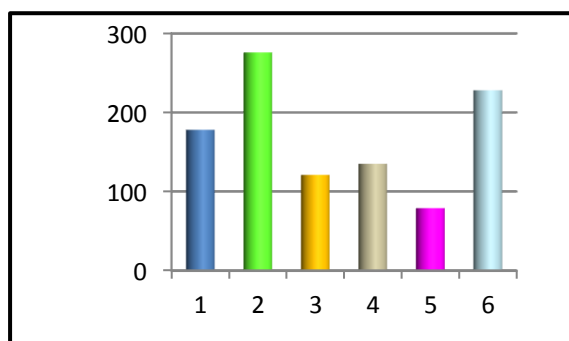
| | |
|-----|-----|
| Oui | Non |
| 199 | 489 |



Graphique n° Q36 : Les avis sur l'extension urbaine sur les zones touristiques littorales
Source : Enquête, juin, 2010

➤ Si non, est ce que cela, à cause de ?

| Destruction de l'image de la ville (1) | surconsommation du foncier touristique (2) | Manque de contrôle par les services concernés (3) | Mauvaise planification (4) | Non application de la réglementation (5) | Inconscience des habitants sur la nécessité de préservation de cette zone (6) |
|--|--|---|----------------------------|--|---|
| 178 | 276 | 121 | 135 | 79 | 228 |



Graphique n° Q37 : Les causes de refus de l'extension urbaine sur les zones touristiques littorales
Source : Enquête, juin, 2010

7.5. Les zones touristiques littorales les plus exposées à l'urbanisation

- (60% de questionnés) Toutes les zones a près de la mer, parce qu'ils sont moins couteuses à la construction (terrains plats + utilisation du sable de la plage) et ils sont rentables la location en été a partir de 5000 Da la journée et plus selon la proximité de la plage et le meuglement de l'appartement (climatiseurs, réfrigérateurs, gaz de ville, lits, matelas,...). Par contre les prix de location des appartements qui sont loins de la plage est moins de 5000 Da

- (71% de questionnés) les zones littorales les plus exposées à la construction sont ceux qui se situent dans la partie Ouest de la ville, parce qu'ils sont les plus attractives, et offrent des potentialités naturelles plus riche et une variation des formes de tourisme (plages sableuses et rocheuses, parc animaliers de Andro, les grottes merveilleuses de Ziama et le parc nationale de Taza) en plus cette partie est plus sécurisée que la partie Est.

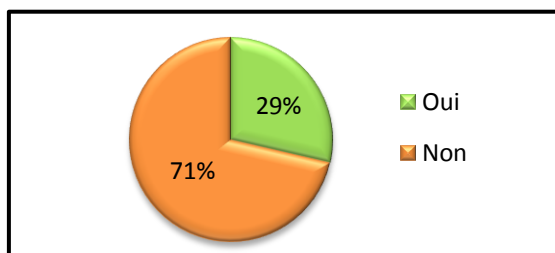
- (64% de questionnés) les zones touristiques littorales qui sont proche du centre ville sont les plus exposées aux constructions illicites

- (82% de questionnés) Grand Phare, Rocher Noir, 3^{ème} Km, Rabta, Laraiche

7.6. Les ZET

7.6.1. Taux de connaissance des ZET

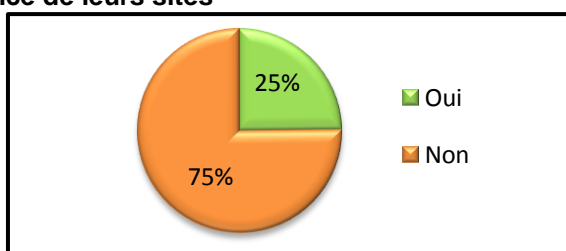
| | |
|-----|-----|
| Oui | Non |
| 157 | 392 |



Graphique n° Q38 : Le taux de connaissance des ZET par la population locale
Source : Enquête, juin, 2010

7.6.2. Taux de connaissance de leurs sites

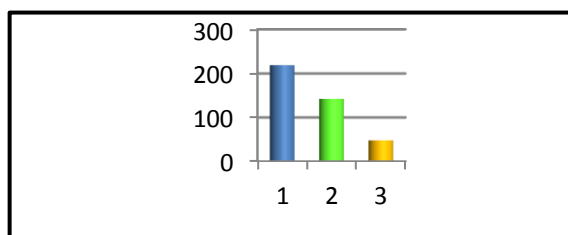
| | |
|-----|-----|
| Oui | Non |
| 136 | 412 |



Graphique n° Q39 : Le taux de connaissance des sites ou des périmètres des ZET par la population locale
Source : Enquête, juin, 2010

7.6.3. Les causes de l'ignorance des ZET et de leurs sites

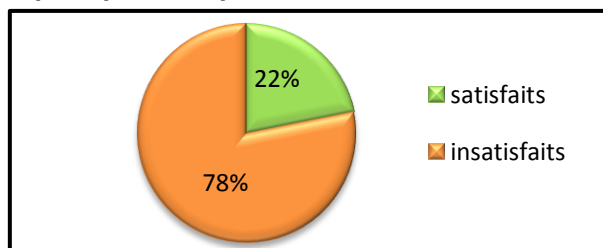
| | | |
|--|--|--|
| Non délimitation par des clôtures, signalisation,..etc (1) | absence d'aménagement et des équipements touristiques dans ces zones (2) | Prolifération des habitats illicites (3) |
| 219 | 142 | 48 |



Graphique n° Q40 : Les causes de l'ignorance des ZET et de leurs sites par la population locale
Source : Enquête, juin, 2010

7.7. Degré de satisfaction concernant les constructions illicites dans les plages et l'extension urbaine sur les zones touristiques, par exemple sur la zone de Rabta

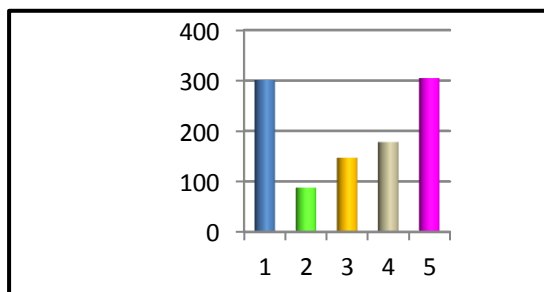
| | |
|------------|--------------|
| satisfaits | insatisfaits |
| 140 | 501 |



Graphique n° Q41 : avis sur l'extension urbaine de Rabta
Source : Enquête, juin, 2010

Les causes d'insatisfaction :

| | | | | |
|---|---|---|---|--|
| Danger de construire dans cette zone (1) | Non application des lois qui interdisent la construction dans cette zone (2) | Destruction et consommation du foncier touristique (3) | L'existence du foncier propre à l'urbanisation (4) | La dégradation et la pollution de la plage (déchets ménagers, eaux usées,..etc) (5) |
| 301 | 88 | 147 | 178 | 305 |

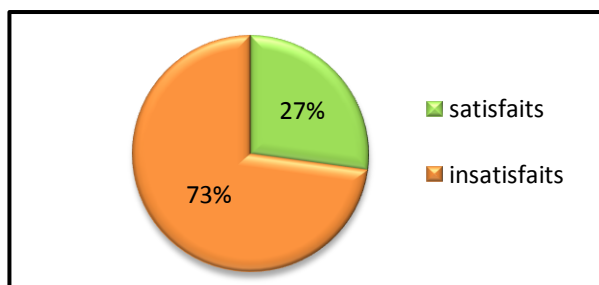


Graph n° Q42 : Les causes d'insatisfaction de l'extension de Rabta

Source : Enquête, juin, 2010

7.8. Degrés de satisfaction, concernant l'implantation du centre pénitentiaire, à l'entré Est de la ville

| | |
|------------|--------------|
| satisfaits | insatisfaits |
| 178 | 477 |

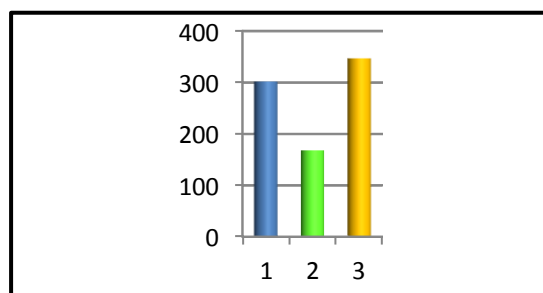


Graph n° Q43 : avis sur l'implantation du centre pénitentiaire, à l'entré Est de la ville

Source : Enquête, juin, 2010

➤ Les causes d'insatisfaction

| | | |
|--|---|---|
| détérioration de l'image de l'entré de la ville (1) | Destruction et consommation du foncier touristique (2) | L'existence du foncier plus adéquat pour ce projet (3) |
| 302 | 168 | 347 |

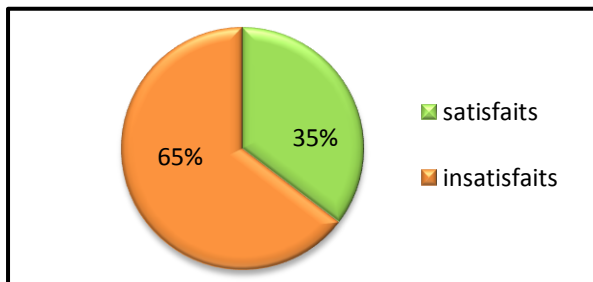


Graph n° Q44 : Les causes d'insatisfaction concernant le site d'implantation du centre pénitentiaire

Source : Enquête, juin, 2010

7.9. Degrés de satisfaction concernant l'extension sur la zone du 3^{ème} km, à l'entré Est de la ville, sous la RN 43

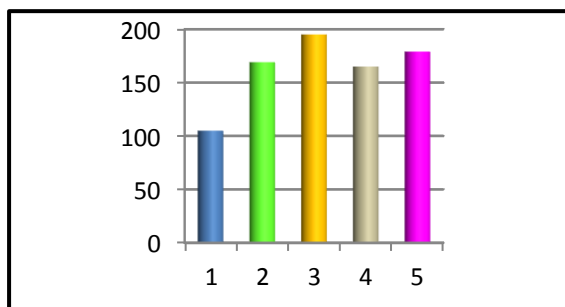
| | |
|------------|--------------|
| satisfaits | insatisfaits |
| 209 | 382 |



Graphique n° Q45 : avis sur l'extension urbaine de la ZET Aduane
Source : Enquête, juin, 2010

Si, vous êtes insatisfaits, cela à cause de :

| Danger de construire dans cette zone (1) | Non application des lois qui interdisent la construction dans cette zone (2) | Destruction et consommation du foncier touristique (3) | L'existence du foncier propre à l'urbanisation (4) | La dégradation et la pollution de la plage (déchets ménagers, eaux usées,..etc) (5) |
|--|--|--|--|---|
| 105 | 169 | 195 | 165 | 179 |

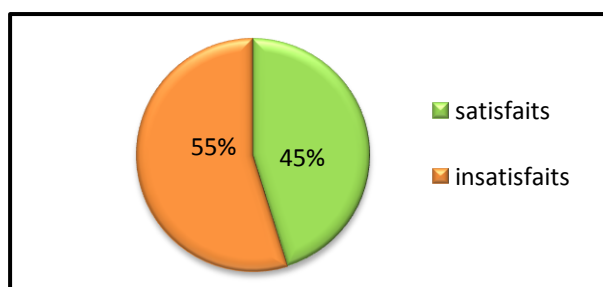


Graphique n° Q46 : Les causes d'insatisfaction concernant l'extension urbaine de la ZET Aduane
Source : Enquête, juin, 2010

7.10. Degrés de satisfaction concernant l'urbanisation de la zone de l'Araïech, à l'entré Ouest de la ville,

(est ce que vous êtes satisfait de l'extension urbaine de cette zone agricole et touristique?)

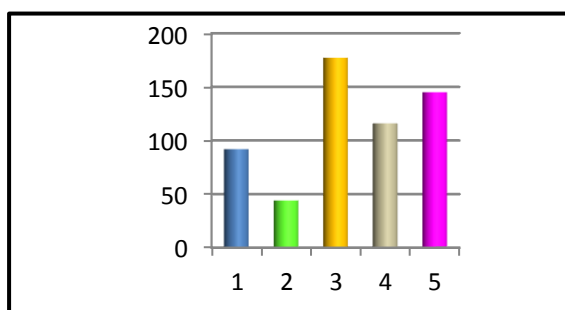
| | |
|------------|--------------|
| satisfaits | Insatisfaits |
| 262 | 318 |



Graphique n° Q47 : avis sur l'extension urbaine de la ZET Beni Caid
Source : Enquête, juin, 2010.

➤ les causes de l'insatisfaction

| Danger de construire dans cette zone (1) | lois qui interdisent la construction dans cette zone (2) | Destruction et consommation du foncier touristique (3) | L'existence du foncier propre à l'urbanisation (4) | La dégradation et la pollution de la plage (déchets ménagers, eaux usées,..etc) (5) |
|---|---|---|---|--|
| 92 | 44 | 177 | 116 | 145 |



Graph n° Q48 : Les causes de l'insatisfaction concernant l'extension urbaine dans la ZET Beni Caid

Source : Enquête, juin 2010

8. Résumé de l'analyse de questionnaires destinés à la population

8.1 . Caractéristiques de la zone touristique littorale de la ville de Jijel

6.1.1. Caractéristiques des constructions

- 54% des questionnés ont des habitations individuelles. Cela signifie la construction spontanée et l'utilisation abusive du foncier urbain et touristique.
- Selon les questionnés 65% des constructions sont implanté illicitement dans l'espace
- Au niveau des ZET, 10% des constructions sont en RDC, 37% sont en R+1, et 26% sont en R+2. Ce qui explique que l'extension en hauteur de ces constructions est récente, et peu à peu il s'évalué devant le silence et le laisser faire suivi par les collectivités locales.
- Selon les questionnés 83% des constructions sont construites en béton armé et les autres sont soit rurales en pierre soit précaires, ce qui signifie que les habitants savent que les collectivités locales réserve des programmes pour l'élimination et la démolition des habitats précaires, cause de la quelle ils construisent des habitats en béton armé pour occupé le site définitivement.
- 88% des constructions de la zone littorale de la ville de Jijel sont généralement de moyen et bon état, ce qui signifie l'occupation récente des zones touristiques littorales dans la région.

➤ Taux de raccordement aux réseaux divers

- Le taux de raccordement aux réseaux divers est satisfaisant pour l'AEP et l'électricité, moyennement suffisant pour les autres réseaux, ainsi, il faut mentionner que la ZET Beni Caid, la zone de Rabta, la zone Ben Khelaf comme nouvelle zone d'extension illicite et la ZET Adouane ne sont pas liés à la station d'épuration existante, et les rejets des eaux usées se versent directement dans la mer.

En effet, la plage de la ZET Beni Caid est interdite à la baignade.

- Le taux de raccordement au réseau de gaz est de 73%, et celui de téléphone et internet est moyen à faible, ce qui signifie l'occupation illicite de ces zones.
- Les eaux usées de ces zones se versent dans la mer.

➤ **L'aspect général des constructions**

- Il est bon selon 56% des questionnées, les autres voient un mauvais aspect des constructions due à une mauvaise architecture, Non finition des constructions et incohérence entre le bâti.

➤ **Les équipements manquants**

- Les équipements qui manquent dans les quartiers sont les espaces de jeux pour les enfants, les espaces de détente et de loisir, les équipements sportifs, les marchés et les parkings aménagés.

8.2. Concernant les associations de quartiers

- Les associations de quartiers n'existent pas dans la plupart des quartiers et 62% des habitants voient que les associations existantes participent à l'amélioration du cadre de vie dans le quartier.

8.3. Concernant le phénomène de la location des constructions

- Les questionnés ne veulent pas déclarer qu'ils louent leurs habitations ou qu'ils réservent des étages spécialement pour la location surtout pendant la saison estivale. Cependant ils affirment que cette activité est connue et habituelle dans leurs quartiers et dans la ville, généralement.
- Selon les questionnés, les causes de la location des habitats sont l'augmentation des revenus en premier lieu et ce qui favorise ce phénomène est le manque des hôtels et leurs prix élevés, les besoins de familles algériennes qui pratiquent le tourisme collectivement.
- Les prix de location se varient de 3000 à plus de 5000 Da/ J, selon la proximité de la plage, et le degré d'équipement de la construction (climatiseurs, réfrigérateurs, télévisions, internet, ...).
- 50% des habitants qui louent leurs habitations qui se situent près de la mer possèdent d'autres habitations, les autres vont passer les vacances chez leurs familles dans la wilaya et d'autres passent leurs vacances hors wilaya.

Pour ceux qui possèdent des **habitations secondaires**, ces dernières se situent respectivement loin du centre ville (37% de questionnés), au centre ville (21%), ou près de la mer (17%). Cependant 25% de ceux qui pratiquent la location restent dans le même immeuble en louant les autres étages.

8.4. Quelques problématiques perturbant la qualité de vie dans la ville de Jijel

- Selon 67% des questionnés l'image de la ville est assez bonne
- Selon 71% des questionnés, la ville de Jijel ne fait pas son rôle touristique, à cause :
 - De l'organisation insuffisante de la saison estivale
 - De l'absence des espaces de loisir et de détente
 - De l'absence d'aménagement des plages
 - Du manque d'hôtels et insuffisance des services divers (transport, soin, restauration, ...)

Cela veut dire que les questionnés ne savent pas les effets négatifs des constructions illicites à proximité ou au niveau des plages (rejets des eaux usées sans traitement dans la mer, consommation du foncier touristique, perturbation de la gestion des déchets urbains, mauvais aspect architectural,...).

➤ Les déplacements dans la ville

63% des questionnés ont des difficultés lors de leurs déplacements dans la ville et cela à cause de :

➤ Pendant la saison estivale, les difficultés de déplacement deviennent plus compliquées et à la fin de journée les estivants rentrant des plages peuvent rester 5 heures pour atteindre une distance de 50 Km cela à cause de :

- grand nombre des estivants
- l'utilisation des véhicules individuels
- manque de signalisation et de système GPS
- la surcharge appliquée sur la RN 43

➤ La propreté de la ville

- moyenne à bonne dans le centre ville selon 88 % des questionnés
- moyenne à malpropre dans les zones périphériques, selon 87% des questionnés
- pendant la saison estivale, la propreté de la ville est moyenne à bonne selon 84% des questionnés.

Cela indique que le système de collecte des déchets est moyennement adéquat au niveau de la ville.

Pour les habitants qui voient que la ville est malpropre, cela à cause de :

- L'inconscience des habitants
- L'incontinence des estivants
- Le nombre élevés des estivants en saison estivale
- Mauvaise gestion de déchet

8.5. Taux de connaissance des habitants, concernant les instruments d'urbanisme

- 80% de questionnés ne savent pas les PDAU et les POS
- 85% de questionnés qui connaissent ces plans, ne participent pas à leurs élaborations

8.6. Degrés de satisfaction, concernant l'extension actuelle de la ville

- 66% des questionnés sont satisfaits de l'extension urbaine récente vers Haratène et Mezghitane

Ceux qui n'ont pas satisfaits de ces extensions, cela à cause de :

- La détérioration des terrains agricoles
- Surconsommation du foncier touristique vu que ces zones sont proches de la mer ou donnent des vues panoramiques sur toute la ville.
- 71% des questionnés ont préféré l'extension de la ville vers le sud, cela pour
- réduire la surcharge sur le Nord de la ville
- la préservation du littoral
- L'exploitation du nord de la ville dans des projets touristiques de qualité
- 80% des questionnés sont contre l'aménagement du POS de l'Entrée Est (La ferme Adouane),

Ils ont aimé :

- Le réserver à l'agriculture
- L'aménager en espaces verts, de sport, de détente et de loisir
- Le réservé au tourisme
 - 80% des questionnés et malgré qu'ils sont des habitants des zones touristiques littorales ne sont pas content de l'extension urbaine sur ces zones. Cela à cause de :
- La consommation spontanée et abusive du foncier touristique
- La destruction de l'image de la ville touristique

Selon eux, les facteurs qui favorisent l'extension urbaine sur ces zones touristiques, sont :

- Le manque de contrôle par les services concerné
- La mauvaise planification
- L' inapplication des lois
- L'inconscience des habitants sur la nécessité de préservation de cette zone

8.7. Les zones touristiques littorales

6.7.1. Degré de conscience des habitants concernant les ZET

- 71% des habitants ne connaissent pas la désignation des ZET, mais ils savent qu'ils occupent des terrains adéquats aux aménagements touristiques ;
- 71% des questionnés qui connaît les ZET, ignorent leurs délimitations à cause de:
- L'absence de délimitations de ces zones par des clôtures, signalisation ou autres
- L'absence d'aménagements touristiques dans ces zones
- L'existence des habitats illicites implantés dans leurs sites

6.7.2. Degré de satisfaction de la population locale

➤ Concernant la prolifération des habitations spontanées et illicites dans les ZET

À Rabta, l'Araich et le 3^{ème} Km plus de 55% des questionnés sont insatisfait de ces extensions à cause de :

- danger de construire dans ces zones
- non application des lois qui interdisent la construction dans ces zones réservées au tourisme
- destructions et surconsommations du foncier touristique
- disponibilité du foncier propre à l'urbanisation
- dégradation et pollution des plages (déchets inertes ou le reste des matériaux de construction exposés dans ces zones déchets ménagers, eaux usées,..etc)
- exploitation du sable de la plage pour la construction (destruction de l'environnement, et dénaturalisation des plages).

➤ **Concernant l'implantation du centre pénitentiaire à l'entrée de la ville près de la ZET Adouane**

73% des questionnés ne sont pas satisfaits de l'implantation de tel projet dans un site stratégique favorable au tourisme en premier lieu.

Selon les questionnés leurs insatisfaction est à cause de :

- détérioration de l'image de l'entrée de la ville par cette équipement qui donne une mauvaise réflexion à la ville et ses habitants (il apparait que les habitants de la ville sont des criminelles des voyous,..etc)
- Destruction et consommation du foncier touristique
- disponibilité du foncier urbanisable, dans des sites loin du littoral et plus adapté à ce type d'équipement.

9. L'impact du changement social jijilien sur l'occupation des zones touristiques littorales

Evidement, à travers l'analyse de questionnaires récupérés, on a constaté que les habitants sont inconscients concernant les plans d'aménagement existants que se soit d'urbanisme ou du tourisme.

Mais ce n'est pas la cause essentielle de leurs occupations des zones touristiques littorales. Donc et devant le silence des autorités locales, ils veulent construire au bord de la mer et dans les ZET, par ce que les étrangers (les habitants venants des zones rurales ou des autre wilayas) en ont fait, devant le silence des collectivités locales et au regard des gestionnaires de la ville, « pourquoi alors nous les jijiliens d'origine qu'on a le droit de profiter de nos plages on va pas faire ça,... au contraire, c'est une raison de plus pour qu'on construit et exploiter ces zones » se réclame de nombreux jijiliens rencontrés lors de notre visite du site.

Cette tendance exprime le changement social et la mutation des comportements des jijiliens qui ont préservé leurs plages depuis longtemps mais devant l'occupation des zones littorales par les étrangers, les jijiliens ont manifesté pour garder leurs plages propres à eux. Ainsi ils ont vu que la location des maisons situées près de la mer est une affaire rentable et la commercialisation du foncier aussi.

En effet, les jijiliens ont vu que les étrangers ont gagnés et ont des rentes considérables et permanentes à l'aide de la location des maisons lors de la saison estivale, c'est pour cela qu'ils ont voulu profiter le maximum de leurs zones littorales malgré le degré plus élevé d'humidité qui caractérise ces zones et qui perturbe la vie quotidienne des jijiliens qui ont en souffert depuis très longtemps, notamment pendant l'été.

10. Les résultats de l'entrevue avec les services concernés

Les services contactés sont ceux les plus concernés par la gestion urbaine et la gestion du tourisme tel que l'APC, la DUC, la DLEP, la DPAT, les directions de l'environnement, du tourisme, le commissariat nationale du littorale « CNL », l'agence foncière, les domaines, le cadastre, la conservation foncière, les directions du transport, de l'hydraulique, et des travaux publics.

Concernant ces acteurs, il n'ya pas de coordination entre eux sauf sur instruction du ministère ou une collaboration faite au préalable entre les ministères concernés afin de poursuivre les missions au niveau local.

10.1 Selon la direction du tourisme

➤ Elle existe une seule étude d'aménagement touristique (un seul PAT) au niveau de la wilaya et cela concerne la ZET de l'Aouana. Ainsi cinq autres ZET dont les études de PAT ont été lancées récemment (septembre 2010) - comme on a déjà mentionné dans le chapitre V-. Les ZET Adouane et Beni Caid n'ont pas été prioritaires selon les services de la direction du tourisme qui ont préféré résilier ces dernières de la liste des ZET de la wilaya, malgré le cas d'urgence de ces deux ZET, proche du centre ville et plus exposé à l'urbanisation, il fallait exproprier les terrains privés par l'ANDT en priorité de la ZET Beni Caid, pour pouvoir délimiter les terrains non bâtis restants dans les deux ZET, dans la moindre des cas par un siège comme celui de la fourrière de l'APC et mettre des agents de sécurité pour garder ces surfaces touristiques ou bien la mise en place d'un observatoire des zones touristiques littorales pour compléter les missions du CNL sur terrain comme celui de la Tunisie (Observatoire du littoral « OL », et suivant l'exemple de conservation du littoral français. (Voir chapitre II) pour les sauvegarder contre l'urbanisation.

➤ une étroite collaboration avec les différentes directions concernées par la saison estivale et les communes côtières, effectuée chaque année pour préparer la saison estivale à travers le nettoyage et l'organisation des plages et le transport public le long du rivage.

➤ une baisse de 6% a été enregistrée par rapport à la saison 2008. Malgré cette baisse, le chiffre de 7.647.500 estivaliers constitue un indice frappant quant à la forte affluence au niveau des plages de la wilaya tout en prenant en considération la période très basse du mois de ramadan. Cependant, le mois de juillet concentre le plus grand nombre d'estivaliers et provoque un effet de saturation extrême de tous les services.

Donc, il faut prolonger la saison estivale en intégrant le mois de ramadan et durant toute l'année, en multipliant l'offre touristique avec la notion qualité/prix et à travers la bonne gouvernance du tourisme.

➤ il est à noter l'absence de sources thermales et de restaurants classés dans les zones littorales de la wilaya. Cependant, dans la commune de Sidi Maarouf à l'est, se trouve une source naturelle qui peut être exploitée comme source thermale.

Les collectivités locales ont décidé de supprimer les ZET situées dans la ville de Jijel de la liste des ZET. Cela prouve le désintéressement total de la part des collectivités locales, inconscientes du rôle du tourisme dans la région, et l'inexpérience dans le domaine du tourisme et la gestion touristique. Ils voient que les touristes portent plus de charge à la ville de point de vue la consommation abusive des eaux potables, ce qui fait de grandes quantités des eaux usées rejetées directement dans la mer, et cela entraîne des maladies à transmission hydrique aux estivaliers au niveau des plages, grandes quantités de déchets, blocage de la circulation qui dure plusieurs heures et la pollution de l'air par le gaz dégagé par les véhicules, surtout avec le nombre très élevé des voitures privées par rapport aux moyens de transport en commun, le bruit pendant la saison estivale par rapport aux autres temps de l'année où la ville connaît un calme énorme,....etc.

Tous ces effets dévastateurs de l'environnement et perturbateurs de la vie quotidienne des habitants par rapport aux recettes modestes remboursées par une quinzaine d'hôtels au niveau de la ville,

et les autres rentes vont chez qui pratique la location des appartements sans aucun contrôle – cela encourage les habitants et les investisseurs privés venus des autres wilayas (souvent de Constantine, Alger et Sétif) à implanter des habitations illicitement dans les ZET ou à ses alentours, pour les louer pendant la saison estivale, donc cette activité devient un business rentable sans contrôle par les collectivités locales et les services concernés notamment les services fiscaux.

➤ Les opérations de contrôle

Le contrôle des équipements touristiques est une mission périodique qui se fait par la direction du tourisme durant la saison estivale. Donc, pendant 2010, 301 opérations de contrôle ont été effectuées, qui engendrent la rédaction des 87 rapports d'infractions et de 4 avertissements (voir le tableau n° 39).

Tableau n° 34 : Les opérations de contrôle et les procédures effectuées

| Nombre d'opération | Etablissements concernées | infractions | procédures effectuées |
|--|------------------------------------|---|---|
| 301 opérations entre la direction du tourisme et du commerce | - Restaurants et hôtels | - Le non respect des normes d'hôtellerie | - Rédaction officielle de 87 rapports d'infractions - 4 avertissements |
| | - Agence de voyages et de tourisme | - Le non respect des normes d'hygiène | |
| | - Cafés | - Pratique d'activité sans autorisation | |
| | - Fast-food | - Pratique d'activités commerciales sans registre de commerce | |

Source : Rapport des activités de quatrième trimestre de la direction du tourisme, 2010, p 21

10.2. Selon les services de la DLEP

« les wilayas qui accélèrent et réalisent des projets programmés dans les délais vont recevoir plus de programmes et de financements chaque année à travers les PSD et le programme quinquennal. Auparavant, le budget des programmes quinquennaux est atteint à la fois pour les cinq années à venir cela a entraîné des gaspillages énormes du budget de l'état et des longs délais de réalisation, mais à partir du programme quinquennal (2005-2009), les financements de projets sont livrés chaque année pour couvrir les besoins en logements et en équipements divers à travers les PSD.

Evidemment, des programmes spéciaux ont été confiés pour la résorption des habitats précaires, pourquoi, alors ces programmes n'ont pas touché la ZET Adouane ? Ils nous ont répondu « la ZET n'est pas programmée pour recevoir des programmes prioritaires d'équipements touristiques comme les autres zones dont les habitats précaires ont été détruits pour recevoir des lotissements, des habitats collectifs, des équipements publics », ...etc comme au niveau de la zone des 40 ha plus récemment, il ont détruit les habitats précaires pour réaliser des équipements publics, des lotissements et des VRD.

Il faut mentionner que la DLEP choisie souvent des terrains viabilisés pour réaliser les programmes de logements planifiés.

10.3. Selon les services de l'APC et de la DUC

10.3.1. Les infractions enregistrées depuis 2009

Lors des visites périodiques par les services de l'APC, la DUC, et la police d'urbanisme au niveau de la commune de Jijel, les infractions enregistrées sont résumé dans le tableau n° 40.

Souvent, les services de l'APC effectuent des PV pour attaquer les infracteurs en justice à travers le service de contentieux, pour récupérer les terrains domaniaux, cependant les procédures prend beaucoup de temps sans avoir les résultats prévus dans la plupart des cas.

Tableau n° 35 : Les infractions enregistrées par les services de l'APC depuis 2009

| Mois \ Années | 2009 | 2010 | 2011 |
|---------------|------|------|--------------------|
| Janvier | 9 | 22 | 23 |
| Février | 18 | 15 | 12 |
| Mars | 13 | 15 | 13 |
| Avril | 32 | 23 | 26 |
| Mai | 15 | 29 | - |
| Juin | 32 | 19 | - |
| Juillet | 6 | 23 | - |
| Aout | 18 | 26 | - |
| Septembre | 21 | 19 | - |
| Octobre | 22 | 27 | - |
| Novembre | 24 | 11 | - |
| Décembre | 20 | 17 | - |
| Total | 230 | 246 | Jusqu'à avril : 74 |

Source : services de l'APC, 2011

10.3.2. L'état des constructions précaires

Selon les statistiques des services de L'APC de Jijel, dans le cadre de RGPH 2008, on a pu récapituler les résultats dans le tableau n° 41.

Tableau n° 36 : Nombre d'habitats précaires par zone (RGPH 2008)

| Sites | Nombre d'habitats précaires |
|-----------------------------|-----------------------------|
| Harratene | 321 |
| ZHUN 3 | 167 |
| 40 Ha n° 1 (la partie Sud) | 128 |
| 40 Ha n° 2 (la partie Nord) | 25 |
| 3 ^{eme} Km | 65 |
| Rabta | 26 |
| Zone éparse | 29 |
| Total | 761 |

Source : APC de Jijel, 2008

10.3.3. L'application de la loi 08-15 de la mise en conformité

Le départ de l'opération de la mise en conformité des habitats existants dan la ville de Jijel a été en mois de Mai 2010.

Le nombre de dossiers déposés jusqu'à 29 mai 2011 est 336, dont les dossiers traités techniquement au niveau de l'APC et envoyés à la DUC pour compléter le traitement des dossiers, en consultant les services concernés de la wilaya, et par la suite la prise de décision concernant le dossier par la comité de daïra de Jijel, soit par la mise en conformité de la construction directement ou sous réserves et après

le levé des réserves, l'habitant peut avoir le certificat de conformité, ou bien le certificat d'achèvement, ...etc.

Parmi les dossiers déposés, pour 3 dossiers seulement ont été délivrés les certificats de conformité, et 16 dossiers sont en cours de traitement. Ce qui prouve la lenteur de l'opération qui a un délai précisé par la loi, qui est de 5 ans à partir de l'an 2008, et comme l'opération a commencée en mai 2010 dans la commune de Jijel l'achèvement de l'opération est prévu en Juillet 2013. Alors que les dossiers déposés dans 01 an représentent 5% des habitats individuelles existants dans la ville de Jijel. Ainsi trois (03) constructions seulement ont eu un certificat de conformité, se qui donne que l'opération est considéré nul vu les résultats observés non conforme avec les objectifs de l'opération qui est appliqué pour régler les constructions spontanées et illicites au niveau nationale. Ainsi pour maîtriser l'urbanisation et organiser les extensions urbaines, dorénavant.

D'après le service de l'APC, pendant une année depuis le départ de l'opération pour l'application de la loi 08-15, les trois (03) constructions qui ont eu le certificat de conformité, se situent dans des lotissements (lotissement Lounis lot n° 139, Bourmel 4 lot n° 251, et cité plage lot n° 31). Ainsi un seul permis d'achèvement a été délivré pendant cette durée.

Tableau n° 37 : Résultat de l'application de la loi 08-15 pendant une année de sa mise en œuvre

| Les 5 cas de constructions cités dans la loi n°08-15 | Nombre de dossiers déposés au niveau de l'APC de Jijel | |
|--|--|------------------------------|
| | Période 2010 (mai – décembre) | Période 2011 (janvier – mai) |
| Constructions achevés non conformes | 44 | 25 |
| Constructions non achevés non conformes | 31 | 41 |
| Constructions non achevés conformes | 1 | 04 |
| Constructions achevés sans permis | 35 | 48 |
| Constructions non achevés sans permis | 50 | 57 |

Source : APC de Jijel, 2011

Concernant les propriétaires des constructions implantées sur des terrains achetés avec reçu d'achat, leurs demandes de régulation ont été refusées, et ils ont récupéré leurs dossiers déposés au niveau de l'APC.

Concernant les constructions qui se situent à l'extérieur des ZHUN, l' de mise en les certificats de conformité se faits par arrêté de l'APC, et celles qui se trouvent dans les ZHUN se fait par arrêté de la DUC.

Tableau n° 38 : Les lotissements qui ont eu le certificat de conformité au niveau de la ville de Jijel

| Lotissement | Date de dépôt de dossier à l'APC | Date de traitement de dossier par le comité de daïra | Duré |
|----------------------|----------------------------------|--|--------------------------------|
| Lounis lot n° 139 | 16 mai 2010 | 24 janvier 2011 | 7 mois et 1 semaine |
| Bourmel 4 lot n° 251 | 29 septembre 2010 | 10 mai 2011 | 7 mois et 1 semaine et 3 jours |
| Cité plage lot n° 31 | 6 octobre 2010 | 10 mai 2011 | 7 mois et 5 jours |

Source : APC de Jijel, 2011

Les lotissements précités ont eu des réserves, et après le lever des réserves par les propriétaires, Les services de l'APC ont délivré les certificats de conformités définitives.

Les opérations de résorption des habitats précaires par le programme quinquennal (2005- 2009) : La résorption des habitats précaire se fait par l'offre de logements sociaux locatifs contre la démolition de ces habitats pour implanter les infrastructures, les équipements publics, ou les groupements d'habitations programmés à leurs places.

Tableau n° 39 : les programmes d'habitats social locatifs pour la résorption des habitats précaires

| Années | Promoteurs | Nbre de logmts programmés | sites | État |
|--------|-------------|---------------------------|---------------------|----------|
| 2006 | DLEP + OPGI | 270 | Harratène (POS 25) | Achevés |
| 2007 | | 1000 | Entrée Est (POS 26) | En cours |
| 2009 | | 300 | Harratene (POS 25) | |

Source : Services APC de Jijel, 2011

10.4. Selon la direction de l'environnement

➤ des analyses sont faites chaque année sur les plages en collaboration avec les services de la santé et la protection civile pour pouvoir déterminer les plages permises à la baignade et celles interdites. Ainsi ils participent à la préparation de la saison estivale.

Le service de la protection du littoral au niveau de la direction de l'environnement, contrôle l'état des zones littorales souvent il suit l'état des plages, des dunes, l'extraction du sable ..etc. à la fin, ils font des rapports et les sauvegarder au niveau de la direction sinon ils les envois au ministère de l'environnement lorsque l'état de l'environnement est très graves. Ainsi il compte les constructions illicites de quelques zones au niveau du littoral. Cependant il n'intervient pas pour l'élimination des habitats précaires.

En plus, la direction de l'environnement est un membre du comité de choix de terrains de la wilaya, cependant son rôle est souvent modeste, vu la monopolisation du wali dans la prise de décision. Cela indique que le comité est pour la forme seulement mais les décisions se prend par le wali sans voir les avis des autres membres.

10.5. Concernant le CNL

Il est à noter que cet organisme est récent, il s'est installé à la ville de Jijel en 2008, il a contribué des problèmes tel que le manque des moyens humains et matériels en matière de préservation du littoral. Actuellement, la gestion est régionale des rapports écrites sur la situation du littoral Jijilien et sur les infractions envoyé à la direction générale situé à Alger, ainsi accomplir les missions commandées par cette dernière.

Aucune procédure de démolition ou d'emprisonnement ou autre sanction n'est effectué contre les gens qui contredisent la loi depuis sa création.

10.6. Concernant la commission de choix de terrains¹

Il est à noter que les directeurs concernés (de la DUC, tourisme, environnement, DTP, agriculture, ...) ou leurs représentants se rencontre avec le wali ou son représentant en se déplaçant vers les terrains domaniaux disponibles au niveau de la wilaya afin de choisir les assiettes foncières adéquates pour la réalisation des équipements publics programmés et des logements de fonctions, mais en réalité les membres n'ont aucun rôle dans la prise de décision, c'est le wali qui décide en fin de compte.

Cela sans concertations ni collaborations avec la population locale ou les associations civiles ce qui indique que la gestion urbaine en Algérie est très loin des principes du développement durable et de la bonne gouvernance.

Conclusion

Ce chapitre a été consacré pour l'investigation et l'interprétation des résultats obtenus à travers le questionnaire, les entretiens avec la population et les acteurs concernées par la préservation des zones touristiques littorales contre l'urbanisation.

A travers l'analyse de questionnaires on a pu comprendre que les acteurs et les associations de quartier si elles existent et les autres associations intéressées par l'environnement, le tourisme ou par la ville ne font pas des initiatives sérieuses et concrètes concernant la préservation du littoral et la valorisation des ZET.

La notion de préservation est presque inexistante dans l'esprit des pouvoirs publics au niveau local. Ils ont laissé les habitants construire spontanément sans aucune sanction afin de libérer leurs charges.

L'interprétation des résultats de questionnaire et notre visite sur site nous a prouvé que la stratégie de préservation du littoral au niveau local est un objectif mis en tiroir et comme élément de décoration si une instruction ministérielle l'exige. Il n'est pas pris en charge ni par les intervenants de la ville ni par les habitants de la ville, notamment dans les ZET qui contiennent des terrains de propriété privée. Selon la direction du tourisme, la lourdeur de prise de décision forme un obstacle devant la relance des investissements au niveau de la wilaya, surtout que l'ANDT, qui n'a pas des représentants au niveau local, est le seul manipulateur des investissements et de l'aménagement des ZET en Algérie. En plus les terrains privés à l'intérieur de ces zones ne sont pas expropriés par cet organisme qui a l'exclusivité de prise de décision concernant les ZET.

Egalement, il est urgent de donner à la CNL (commissariat nationale du littoral), les prérogatives de combinaison entre les différents secteurs pour une bonne préservation de cet espace, en favorisant les activités touristiques, le sport, le loisir et la détente à travers le boisement, l'aménagement des espaces verts, des parcs urbains, scientifiques, parcs aquatiques, théâtres en pleine aire, hôtels de qualité architecturale, de service et respectueux de l'environnement, ... comme principaux éléments

¹. Cette commission a pour mission le choix de terrains pour l'implantation de différentes constructions programmées dans le territoire de la wilaya, -cela concerne souvent des équipements publics, non pris en compte par les instruments d'urbanisme, en l'absence de ceux-ci, ou l'occupation illicite de terrains affectés par ces instruments pour recevoir des équipements publics ou autres constructions ou aménagements-. Ce comité regroupe le wali ou son secrétaire générale et tous les directeurs ou leurs représentants concernés par la gestion urbaine.

d'aménagement. En reculant toute autre aménagement de logements, lotissements, équipements publics, et l'implantation des activités industrielles et toutes autres activités loin du littoral.

L'ANDT doit avoir des représentant au niveau local pour éviter les lourdeurs administratifs de prise de décision, en donnant plus de responsabilités en offrant tous les moyens humains, matériels et financement spécifiquement pour la préservation de la zone littoral et notamment des ZET, à la direction du tourisme, de l'environnement, au CNL , la DUC et au collectivités locales en encourageant les initiatives privés ayant l'objectif de participer à la préservation.

La mise en évidence les périodes d'élaboration des différents instruments d'aménagement urbaine ou d'aménagement touristique a travers la télévision, la radio, l'internet, les journaux, les messages d'information sur téléphones portables pour mieux diffuser l'information et avoir plus de participation de la population à la prise de décision et le choix des projets de développement adéquat et durable.

La mise des différentes cartes d'aménagement au porté de tous le monde sur internet et dans un organisme des cartes et plans actualisés, au niveau de chaque commune, pour que les habitants, les et les chercheurs, puissent savoir tous en transparence concernant n'importe quelles villes et les projets programmés, et pourquoi non, offrir un espace de propositions, et un espace de vote pour savoir le degré de satisfaction de la population.

La formation de la population sur l'importance de la préservation de zones touristiques littorales est initiale pour le développement durable de ces zones.

Les collectivités locales doivent avoir un rôle plus important, des rentes permanentes et des ressources durables à travers le tourisme. Elles doivent penser sérieusement au problématiques évoqués lors de notre analyse du questionnaire tel que : les difficultés de déplacement pendant la saison estivale, les rejets des eaux usées sans aucune épuration dans la mer malgré l'existence d'une station d'épuration des eaux usées, ... notamment, le phénomène de location des maisons pendant la saison estivale qui n'est pas réglementé ni organisé.

Ce phénomène constitue la raison principale de la prolifération des constructions dans les zones touristiques littorales et notamment dans les ZET au niveau de la ville de Jijel, de fait que la location offre des rentes considérables aux propriétaires ou aux investisseurs (en noir) qui venant des autres wilayas pour investir pendant l'été dans la location de leurs maisons secondaires de plusieurs étages qui sont installées au bord ou à proximité de la mer. Donc il faut gérer ce phénomène durablement en concertation avec tous les acteurs de la ville notamment avec la population locale pour limité les extensions urbaines sur le littoral.

Chapitre VIII

**Analyse de degré de préservation
de deux ZET**

Introduction

Au niveau de la ville, il existe trois ZET: Adouane à l'entrée Est, Casino au centre ville, et Beni Caid à l'entrée Ouest. D'une part, la ZET « Casino » (73 ha), est urbanisée, à l'exception de la plage, elle a été intégrée dans le POS 7, qui contient des lotissements, logements collectifs, équipements divers, et seulement trois hôtels non classés et le port de pêche de Boudis sont implantés à proximité de la plage dans la partie Ouest. Selon la direction du tourisme, il ne reste que 4 ha à aménager. De ce fait, on va analyser les ZET Adouane et Beni Caid.

En faite, à travers ce chapitre, on va analyser ces deux ZET, dont une de propriété domaniale et l'autre de propriété privée, il s'agit, respectivement, de Adouane et Beni Caid. Donc, notre choix est basé sur la propriété.

L'analyse de degré de préservation des ZET choisies, se structure autour de deux éléments : le premier comprend l'aspect social des habitants (provenances des habitants, composition des familles, leurs activités journalières, leurs habitudes, leurs revenus,), ce qui fait l'objet d'une analyse sociodémographique à travers un questionnaire, une enquête et une interview sur terrain pour savoir les caractéristiques sociales des habitants. Le deuxième élément comporte l'analyse de l'aspect architecturale et urbain basé sur notre observation du site, types d'habitats, les équipements existants, leurs modes d'alimentation en eau potable, électricité, assainissement, gaz, téléphone, internet, ...etc.

Pour mieux comprendre et justifier les infractions et les problématiques observées, ont à effectué des entrevues avec les collectivités locales et les administrations concernées afin de savoir qui est le responsable de la situation actuelle et du détournement de la vocation principale de ces zones touristiques ? Pourquoi ces occupations illicites des ZET ? Quels sont les facteurs et les conditions qui ont favorisé et motivé les habitants à occuper ces zones ? Et à travers la lecture des pratiques spatiales, peut définir clairement la situation vécue par les habitants illicites, leurs comportements, et leur aspiration.

Dans le cadre de cette analyse nous avons besoin de mieux déterminer les composants des ZET : les surfaces bâties, les poches vides, les surfaces agricoles, les surfaces occupées par les équipements touristiques,... cela pour pouvoir décrypter le degré de préservation et le degré de l'application des lois par les collectivités locales et les services concernés, ainsi que les contrainte de l'application des lois sur terrains. La présente réflexion s'appuie sur l'analyse de la composition urbaine et de type de constructions existantes et la possibilité de les mise en valeur ou de les réformer en zones touristiques de qualité à travers le droit de préemption des terrains confié à l'ANDT, et pourquoi non à travers le transfère de la responsabilité ou de ce droit à la direction du tourisme ou le CNL au niveau local ?

Généralement, on va faire une évaluation du degré de préservation des ZET étudiées dans toutes leurs dimensions : fonctionnelles, sociales, économique et environnementale, à travers l'analyse, des caractéristique des habitants, des constructions existants, des modes d'occupations de l'espace, des pollutions divers et l'estimation des surfaces non bâtie favorables aux aménagements touristiques. Cela pour savoir où se pose le problème exactement ? Et sur quel niveau ?

1. Représentation des deux ZET, objets de notre étude

Les deux ZET sont situées à l'entrée de la ville de Jijel, Adouane à l'Est et Beni Caid à l'Ouest, représentant une situation stratégique de point de vu leurs proximité du centre ville ainsi leurs surfaces de 116 ha pour chacune. En totalité, elles offrent 232 ha d'air préservé au tourisme, qui est capable d'accueillir de nombreux établissements touristiques de valeurs et de qualité.

Les zones d'extension urbaine planifiées et les plus récentes sont respectivement de l'est à l'ouest Haratène, Adouane Ali (POS Entrée Est), et Mezghitane, ces extensions sont parallèles au littoral et adjacentes au ZET, dont les deux premières sont en face la ZET Adouane, et la dernière en face la ZET Beni Caid et la délimite à l'ouest. Cela peut entraîner des effets néfastes à l'environnement et à la mer notamment, de point de vu déchets ménagères, rejets des eaux usées dans la mer sans traitement, et la surexploitation de l'espace à cause de la densité plus élevée des personnes et des habitations surtout que l'espace est occupé à 80% par les logements collectifs de R+4 et plus.

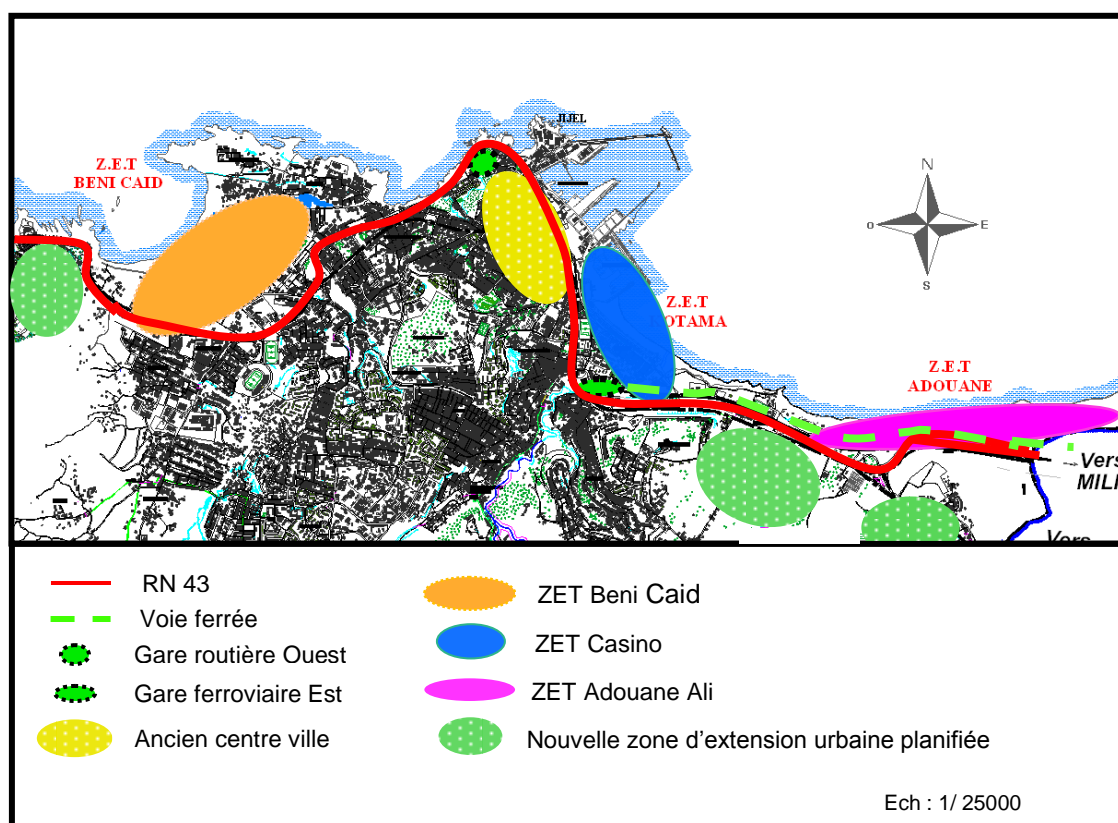


Figure n° 8 : La situation stratégique des ZET étudiées

Source : travail de l'auteure

Cependant, la part de tourisme dans ces zones d'extension est représentée par la programmation de deux hôtels à Mezghitane, et de deux autres à l'entrée Est, dont aucune investissement n'est prévu à court ou à moyen terme, selon la DUC et la direction du tourisme.

2. Analyse de la première ZET

2.1. Situation de la ZET Adouane Ali

La ZET est située à l'entrée Est de la ville de Jijel, elle est limitée :
Au Nord par la mer Méditerranée, à l'Est par la ZET de Tassoust, au Sud par la RN 43, et à l'Ouest par la ZET Casino

D'après la carte, on peut constater que la ZET Adouane occupe un site stratégique dans la ville de Jijel, elle est accessible par la RN 43 qui relie Jijel à Constantine de l'Est et Jijel à Bejaia de l'Ouest, la RN 77 qui relie Jijel à Sétif, la voie ferrée qui relie Jijel à Skikda, et la gare ferroviaire qui permet de mener les touristes à la ZET facilement et rapidement. Ainsi le site est tout près du port maritime de Djendjen, et de l'aéroport Farhat Abas (15 minute de route).

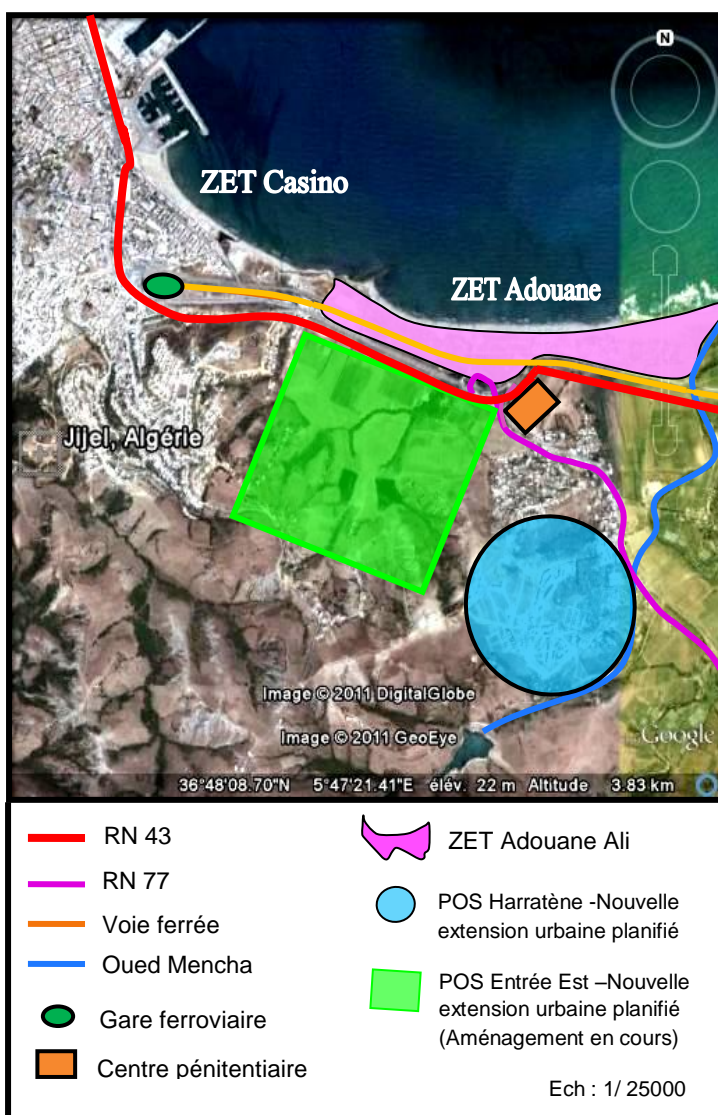


Figure n° 9 : Accessibilité et alentours de la ZET Adouane

Source : Travail de l'auteur

Cependant, le site de la ZET Adouane est occupé par des habitats illicites, et une partie est occupée totalement par des habitats précaires celle située notamment à l'Ouest du carrefour de l'entrée Est.



Photo n° 21



Photo n° 22

La situation stratégique de la ZET Adouane à l'entrée Est de la ville

Source : l'auteure (Avril 2011)

2.2. Propriété foncière de la ZET

La ZET est une propriété domaniale, en totalité, ce qui explique l'occupation précaire est illicite de la zone par les habitats précaires dont l'espoir que les occupants profitent d'aide de l'état pour avoir un logement légal.

2.3. Accès de la ZET

Il est à noter que les accès sont multiples (5 accès), mais ils ne sont pas parés, sauf un tronçon qui donne sur le parking. Ainsi ces accès ne sont pas évidents pour les touristes, et les voies non revêtus sont étroites (ne peuvent contenir qu'une seule ou deux personnes).



Photo n° 23

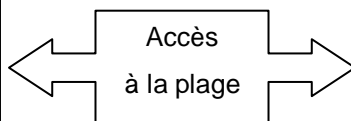


Photo n° 24



Photo n° 25

Différents accès de la ZET



Source : l'auteure (Avril 2011)

2.4. Analyse socioéconomique des habitants enquêtés de la ZET

Pour identifier la composante sociale de la zone d'étude, les origines géographiques de la population, le statut d'occupation des logements ainsi que les catégories socioprofessionnelles des habitants, l'on a été amené à réaliser une enquête publique, en faisant élaborer un questionnaire qui a été distribué au niveau des établissements scolaires, ainsi des sortie sur site et des interviews avec les habitants ont été effectués difficilement¹ en collaboration avec le service du CNL.

Les données chiffrées dans ce chapitre portent sur 300 habitants (soit presque 80 ménages)², donc on a questionné presque 70% des habitants de la ZET.

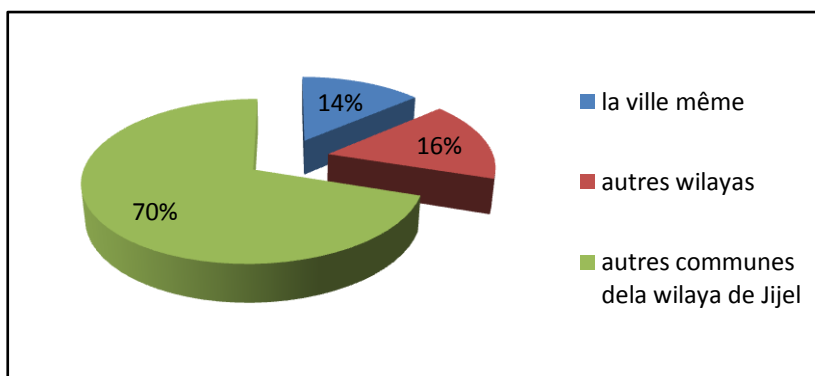
Les résultats dégagés du questionnaire et de l'interview avec les habitants de la ZET se résument comme suite :

2.4.1. La provenance des habitants

Tableau n° 40 : provenances des habitants de la ZET Aduane

| Origine géographique | Nombre (ménages) | % |
|---------------------------|------------------|------|
| De la ville même | 11 | 14% |
| Des autres wilayas | 13 | 16 % |
| Des communes de la wilaya | 56 | 70 % |
| Kaous | 3 | 4 |
| Emir Abdelkader | 2 | 3 |
| Texanna | 17 | 21 |
| Djimla | 29 | 36 |
| Ben Yadjis | 5 | 6 |
| Total | 80 ménages | 100% |

Source : Enquête, avril 2011



Graphique n° 9 : Provenance des habitants de la ZET Aduane

Source : Enquête effectuée par l'auteur en 2011

¹. Les habitants ne veulent pas nous montrer les actes de propriété des terrains, ni donner des informations justes, concernant leurs situations, ils veulent seulement décrire leurs souffrances au niveau de la ZET.

² On a distribuée des questionnaires aux élèves de l'école primaire, aux jeunes, adultes (femmes et hommes). Mais, on n'a pas trouvé assez de vieux lors de nos visites du site sauf un, et ils nous a dis qu'il y a d'autres, au nombre de quatre mais on n'a pas pu les rencontrés.

2.4.3. Les premiers habitants de la zone

Selon les habitants questionnés les plus anciens habitants de la ZET sont : Boukelia, Kahl Snan, et Laouissi qui sont mariés de part et d'autre par les fils et les filles de la famille Kahl Snan. Ainsi ces deux familles sont venues de la commune de Djimla qui se situe au sud de la ville de Jijel.

L'installation des premiers habitants de cette zone était dans le cadre de la révolution agraire, dont leurs grands pères ont eu des terrains agricoles durant la période de 1975. Cependant les Boukelia ont dit qu'ils sont venus avant l'occupation française.

On a voulu voir les papiers des propriétés de leurs grands pères, mais ils ont camouflé en disant que ces papiers sont très anciens et la plupart ont été perdus.

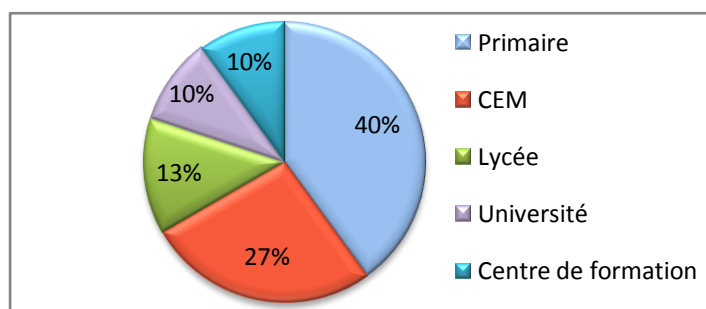
En 1980, les 15 chalets de l'APC ont été implantés, et ils ont été occupés par les habitants en 1995. Ces derniers sont venus des communes Est et Sud tel que Djimla, Texanna, et Ben Yadjis, qui ont été les plus enclavés et menacés durant la période de l'insécurité du pays.

Selon les habitants, la zone Est qui se caractérise par des constructions denses est appelée Chlalwa, selon les origines de ses premiers habitants.

2.4.4. La population scolarisée

Le nombre total de la population scolarisée, de la zone d'étude est de 150. Selon le graphe n°10, la population de la zone est très jeune, dont les habitants scolarisés dans le cycle primaire représente 40%, et ceux au CEM représentent 27% de la population scolarisée. Ainsi la population âgée de 18 à 24 ans représente 20 %.

Ces pourcentages indiquent que la zone sera étendue et se densifiée, si les autorités locales ont préféré le silence et la manière de laisser faire avec ces habitants.



Graphe n° 10 : La population scolarisée

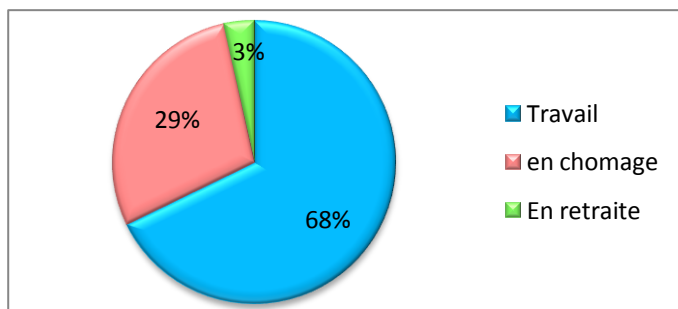
Source : l'auteur 2011

Auparavant, les élèves des écoles primaires ont été scolarisés aux écoles avoisinantes en exposant leurs vies aux dangers de la voie ferrée et de la RN 43, depuis plus d'une décennie avant l'ouverture de l'école primaire de la ZET en 2010 (dont le début de travaux était en 2008).

2.4.5. Les fonctions des habitants

On a constaté lors de notre visite au niveau de la ZET, l'exploitation exagérée des sables de la plage par les habitants : une station à béton, (2) chefs d'entreprise BTP, une vingtaine de maçon.

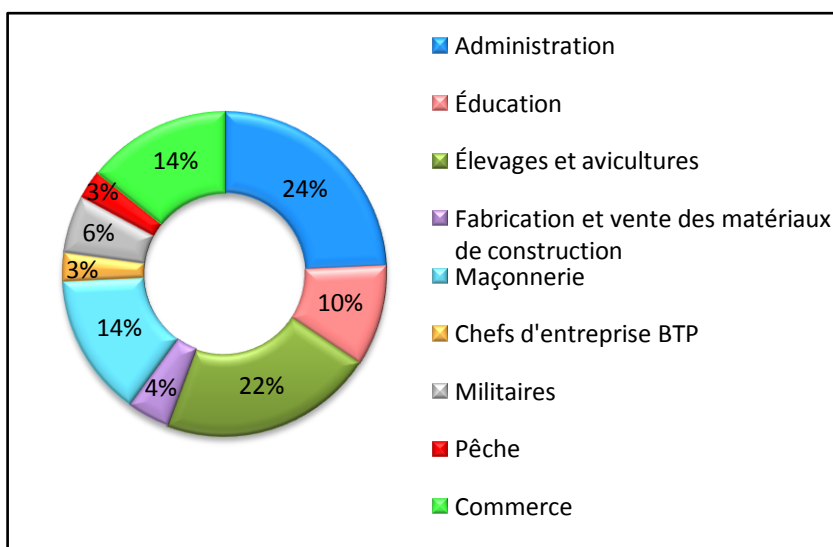
En plus, on a constaté l'existence de deux (2) Puits, près de la RN 43 pour l'alimentation des chantiers par l'eau (la vente des eaux), les chantiers de POS Entrée Est, POS Harratène, et du centre pénitentiaire.



Graphique n° 11 : taux d'occupation et de chômage des habitants

Source : l'auteur 2011

Ce qui est notable aussi sont les activités agricoles pour l'usage familial, par tous les habitants, l'élevage et l'aviculture (l'usage familial et la vente des produits laitiers, de poulets et de dindes), ainsi les enfants travaillent dans le marché hebdomadaire qui est tous près de la zone, pour couvrir leurs dépenses de transport vers les écoles qui sont assez loin, des affaires scolaires, des vêtements, etc 30 % des femmes de la zone sont des fonctionnaires dans les administrations et chez les privés comme vendeuses, ... ect au nouveau centre ville de Jijel (la zone Ayouf).



Graphique n° 12 : Les fonctions des habitants

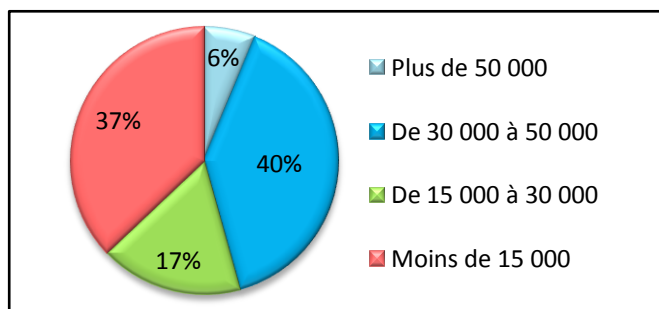
Source : l'auteur, 2011

Pendant la visite du site, on a constaté que les habitants de la ZET en plus, de l'occupation illicite des terrains et des bungalows touristiques existants, ils pratiquent des activités diverses en toute liberté : les habitants du précaires pratiquent l'agriculture et l'élevage, dont des canes reliées entre eux et parfois des roues sont utilisés pour délimiter les terrains affectés aux jardinages et aux polycultures à usage familial prioritairement et ceux des construction en dure font le commerce au RDC de leurs habitats

(la vente des matériaux de construction et de décoration en plâtre, et l'alimentations générale, café,..etc).
De ce fait les habitants ont profité de la proximité de la RN 43.

2.4.6. Les revenus des habitants

Selon les résultats du questionnaire, les revenus des habitants de la ZET se différencient, selon le secteur de travail et les activités secondaires pratiqués. Donc, 40% des habitants touchent 3000 à 5000 Da/Mois, et 37% touchent moins de 1500 Da/ Mois. De ce fait, il n'existe pas une cohésion sociale au niveau de la ZET, et ses aspects se distinguent à travers l'incohérence du bâti, de matériaux et de hauteurs des constructions.



Graphique n°13 : Niveau de revenus des habitants

Source : auteur, 2011

2.5. Analyse urbaine de la ZET Adouane Ali

2.5.1. Topographie du terrain

La morphologie de terrain est caractérisée par deux niveaux différents, à l'Ouest un terrain plat plus haut que celui de l'Est. Ce qui a permis la formation d'une petite plage d'une diversité rocheuse et sableuse. Ainsi l'existence des anciens arbres ajoute un aspect esthétique à la zone.

L'existence de lignes électriques a favorisé l'installation des habitats précaires et illicites dans la ZET.



Photo n° 26: Vue générale sur la ZET, la situation stratégique et ses vues panoramiques

Source : auteur, 2011

La ZET présente une variété des formes de terrains, des espaces verts, d'arbres très longs, et un arrière pays qui enrichit l'image de la ZET et sa situation stratégique favorable 100 % au tourisme de la haute gamme et ne pas n'importe quelle type de tourisme.



Photo n° 27 : vue sur une petite plage merveilleuse à l'Ouest de la ZET



Photo n° 28 : l'existence de très hautes arbres, des poteaux d'électricité et de l'institut nationale de formation



Photo n° 29 : l'arrière-pays offre une vue verte agréable derrière la ZET.

Source : auteur, 2011

2.5.2. Occupation du sol de la ZET

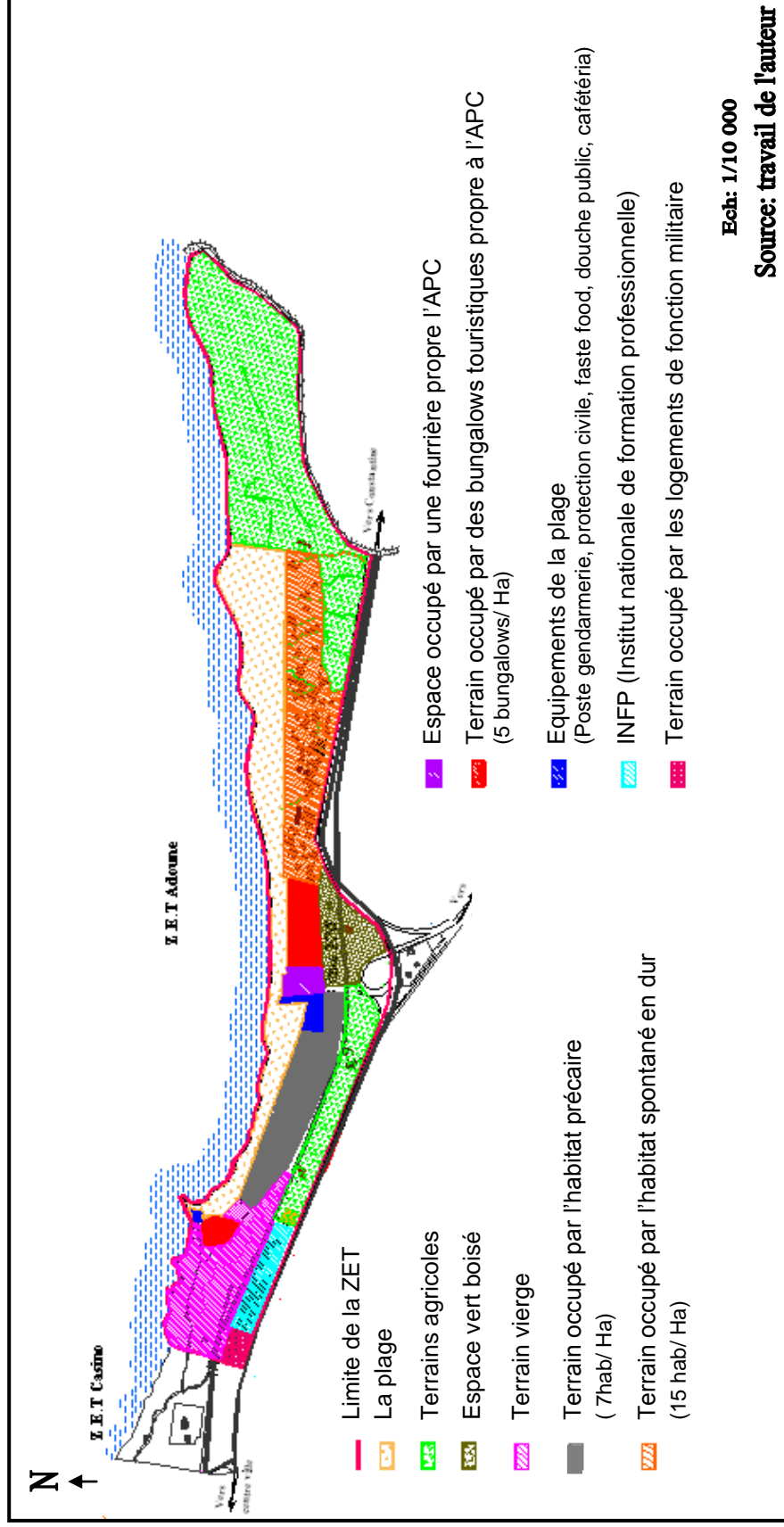
A travers un calcul des surfaces effectué sur le plan Autocade de la ZET, on a pu ressortir les résultats des occupations de sol d'une surface totale de 103.39 Ha délimité par la RN 43. Ces occupations qui ont été détaillé dans le tableau suivant.

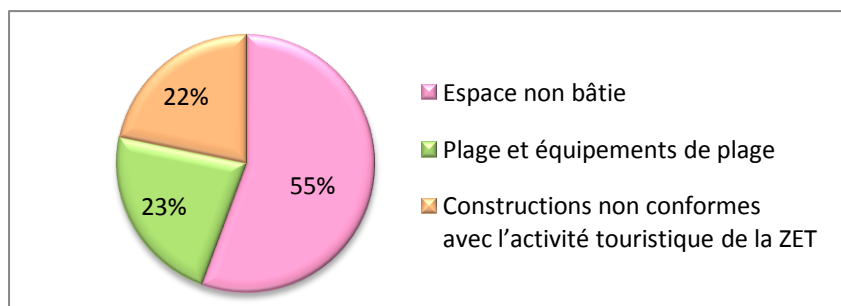
Tableau n° 41 : Occupation du sol de la ZET Adouane

| Occupation du sol | superficie (Ha) | Taux d'occupation |
|--|----------------------|-------------------|
| Espace agricole Est | 27 .30 | 26.40% |
| Espace agricole Ouest | 5.64 | 5.46% |
| Terrain vert boisé | 5.74 | 5.55% |
| Terrain vierge | 8.71 | 8.42% |
| Partie de la ZET Casino presque vierge sauf l'hôtel non mis en exploitation | 10,12 | 9.79% |
| Totale (espace non bâtie) | 57.51 | 55 % |
| Plage | 19.35 | 18.72% |
| Bungalows | 2.51 Est+ 0.76 Ouest | 3.16% |
| Equipements de plage | 0.80 | 0.77% |
| Totale (plage et équipements de plage) | 23.42 | 23% |
| Terrain occupé par les habitations individuelles en dur | 11.86 | 11.47% |
| Terrain occupé par les constructions précaires | 7.03 | 6.80% |
| Logements de fonction militaires | 0.62 | 0.61% |
| Totale (espace occupé par les habitations) | 19.51 | 18.88% |
| CFPA | 2.04 | 1.97% |
| Fourrière | 0.91 | 0.88% |
| Totale (équipements non conforme avec l'activité touristique de la ZET) | 2.95 | 2.85% |
| Totale (constructions non conforme avec l'activité touristique de la ZET) | 22.46 | 22% |
| Totale | 103.39 | 100% |

Source : travail de l'auteur, 2011

Carte n° 10 : Occupation du sol et densité de l'habitat





Graphique n° 14 : Occupation du sol

Source : travail de l'auteur, 2011

On peut clairement constater que 22% de la surface totale de la ZET est urbanisée et plus de la moitié de la ZET représente des espace non bâties, dont 31.86 % sont des terres agricoles. Alors, la majorité des terrains de la ZET peut concevoir des aménagements et des projets touristiques si elle sera préservé contre l'urbanisation anarchique.

Cependant, et selon la direction du tourisme, la ZET Aduane doit être résilié de la liste des ZET. A cause de la voie ferrée qu'elle traverse.

Tableau n° 42 : aperçu de la ZET Aduane par les collectivités locales et la direction du tourisme

| ZET | Distance du centre ville | Surface (Ha) | | Propriété des terrains | étude de PAT | Les projets | | observation | Propositions des collectivités locales |
|-------------------|--------------------------|--------------|------------------------------------|---|--------------|-------------|------------|-------------|--|
| | | Totale | Aménageable | | | existants | Programmés | | |
| Aduane Ali | 03 Km | 166 | 80 Ha Traversée par la voie ferrée | 90% propriété domaniale et 10% Propriété privée | non | rien | rien | | Résiliation de la liste des ZET |

Source : Rapport des activités de quatrième trimestre de la direction du tourisme, 2010, p 7-12

Ce n'est pas un justificatif convenable pour résilier cette zone de la liste des ZET. Donc au lieu d'adapter des aménagements pour minimiser le risque de la voie ferrée qui la traverse, les services concernés par la gestion de la ZET ont choisi l'option de la résilier de la liste des ZET, ils veulent perdre une surface considérable du foncier touristique aménageable et rentable même si avec leur aménagement en un grand parc de loisir et de détente littorales pour la préservation du littoral ou bien le délimiter par une ceinture d'arbre pour ne pas être exploité à l'urbanisation.

2.5.3. Composition urbaine de la ZET

La ZET se compose des éléments suivants :

2.5.3.1. Les équipements existants

Dans la ZET, la majorité des équipements sont affecté à la plage tel que deux cafétériats, fast food, .. Mais concernant l'hébergement des touristes, seulement dix bungalows entourés d'une clôture en béton armé situés à l'ouest de la ZET sont implanté, et quinze autres sont implantés au milieu de la ZET,

cependant, ils ont été occupé par la population venu des zones rurales en pleine période d'insécurité de pays.



Photo n° 30 : Parking en pleine aire affecté aux estivants.



Photo n° 31: Cafétéria et douche dont la bâtisse est détériorée.



Photo n° 32: Bungalows et cafétéria à l'ouest de la ZET.



Photo n° 33 : L'unité de gendarmerie et de la protection civile en bon état.



Photo n° 34: Centrale à béton implantée illicitement dans la ZET dont elle utilise le sable de la plage pour la fabrication du béton.

Source : travail de l'auteur, Avril 2011

L'implantation récente d'une école primaire (en 2008) à l'intérieur de la ZET, en dépit du danger pour les habitants illicites et un laissez faire de la part des collectivités locales. Ainsi on a constaté la présence d'une fourrière de grande surface (7000 m²) et de quinze chalets touristiques, qui appartiennent à l'APC de Jijel, ainsi qu'un espace clôturé de bungalows touristiques à l'ouest et une station à béton qui utilise le sable de la plage.



Photo n° 35: L'école primaire au milieu des constructions illicites



Photo n° 36 : Une fourrière qui perturbe l'aspect général de la ZET



Photo n° 37 : Les chalets touristiques de l'APC de Jijel

Source : auteur, 2011

2.5.3.2. L'habitat

2.5.3.2.1. Types et caractéristiques des constructions

Comme on a déjà mentionné, la ZET comporte des habitations précaires et d'autres en dur. En plus, il existe des bungalows touristiques qui ont été occupées par la population fuyante des zones rurales pendant la période d'insécurité des années 1990.

Les habitations en dur sont en augmentation continue, en nombre et en hauteur, ce qui explique, le silence de l'état devant cette situation sans aucune procédure pour les stopper et préserver cet espace touristique contre l'urbanisation spontanée et illicite.



Photo n° 38: Des constructions illicites en dur à plusieurs étages, devant le silence et le laisser faire des collectivités locales



Photo n° 39: Des constructions illicites en dur avec du commerce aux RDC, sur la facade de la RN 43.



Photo n° 40: Un habitat précaire sous forme d'habitat rural, ce qui signifie que les habitants ont ramené leurs habitudes rurales à la ZET.



Photo n° 41: Des habitats précaires avec des toits en tôle appartiennent à une famille nombreuse.



Photo n° 42 : Bungalows occupés illicitement, pendant la décennie d'insécurité qui juxtaposent les constructions en dure.



Photo n° 43: Un grand espace vert utilisé comme air de jeux et de sport par les habitants. Et des espaces fermés par des plaques en tôle entre les bungalows, pour le jardinage.

2.5.3.2.2. Disposition des constructions dans l'espace

Il est à noter que l'espace inoccupé devant les chalets de l'APC est propre à la commune, et les services de l'APC contrôlent ce terrain habituellement à travers les gens qui collectent les déchets ménagers de la zone pour ne pas être construits.

Cela indique que les collectivités locales peuvent lorsqu'ils veulent.



Photo n° 44 : Quelques chalets habités ont été entourés par des clôtures en brique pour occuper plus d'espace.

Source : l'auteure (Avril 2011)

Autant, il est à noter que les habitations dont la façade donne sur la RN 43 sont collées entre eux vu l'activité commerciale des RDC, et pour profiter le maximum de la proximité de cette voie dont le trafic est très important. Cependant celles qui se trouvent en face de la plage sont éloignées.

Il est prévu que l'espace qui les sépare soit construit, mais le silence des collectivités locales, de la direction du tourisme, de l'environnement et de ceux concerné par la gestion de la ville y est de mise.

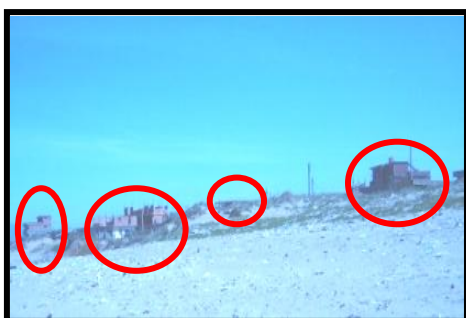


Photo n° 45 : Du côté de la plage, les constructions sont éloignées, l'une de l'autre.



Photo n° 46 : Du côté de la RN 43, les constructions sont juxtaposées, pour profiter de la situation stratégique de l'entrée de la ville où le flux du trafic est très important pour animer le commerce.



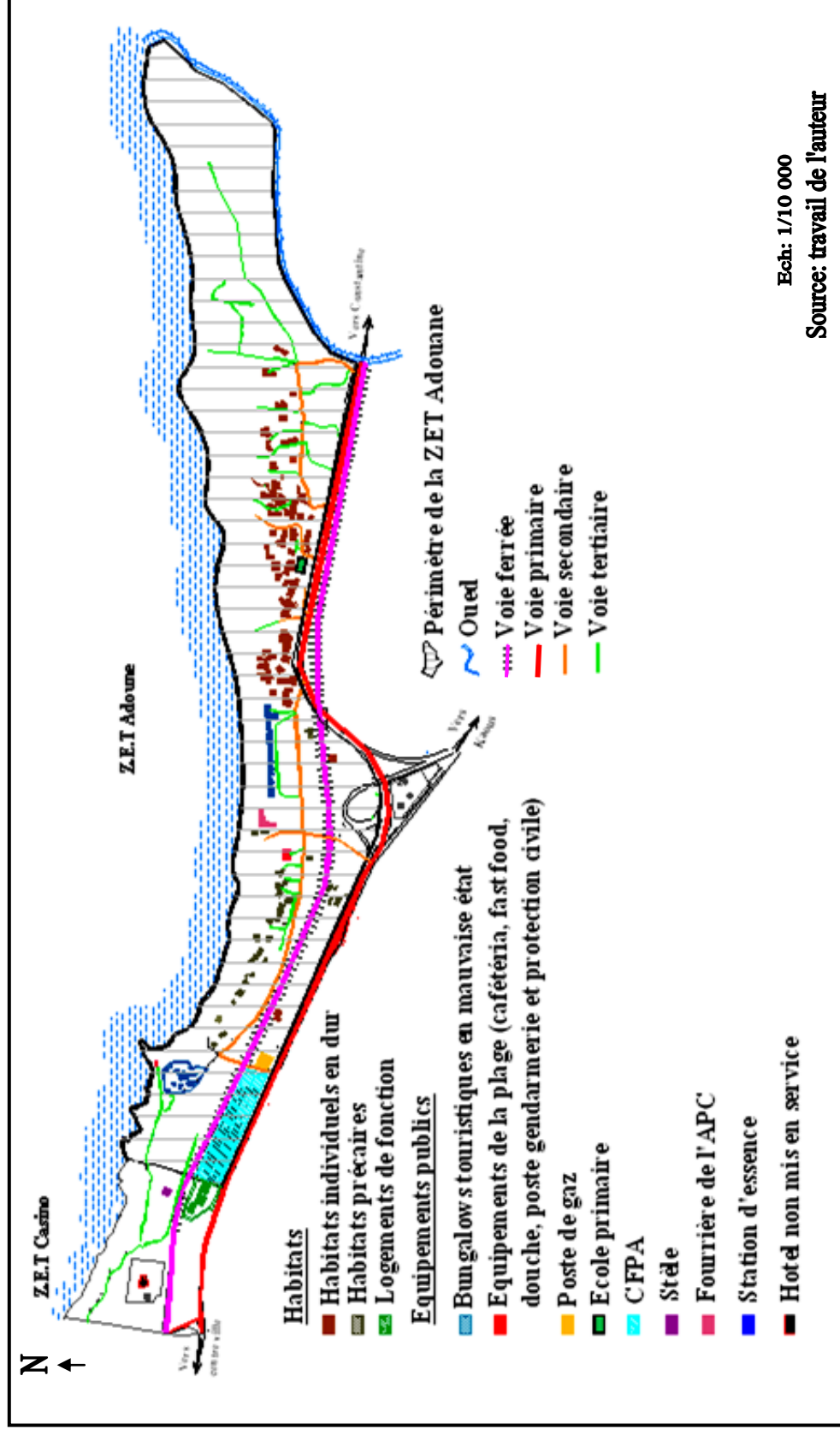
Photo n° 47: L'habitat précaire caché derrière les arbres existants et les clôtures en bois pour se protéger contre le vent et le soleil.



Photo n° 48: L'habitat précaire fabriqué en matériaux légers et fragiles entouré par des cannes et des perches.

Source : Auteur 2011

Carte n° 11 : Composition urbaine de la ZET



Ech: 1/10 000

Source: travail de l'auteur



Photo n° 49: Un habitat précaire caché derrière les cordons dunaires.



Photo n° 50: Des habitats précaires collés entre eux, en occupant des terrains clôturés par des roues pour gagner plus d'espaces pour l'agriculture.

Source : Auteur 2011

2.5.3.3. L'espace non bâtie

L'espace non bâtie représente 55 % de la surface totale de la ZET et se trouve principalement dans le coté Ouest.



Photo n° 51



Photo n° 52



Photo n° 53



Photo n° 54

Les espaces non bâtis sont utilisés pour l'élevage, l'agriculture et comme des aires de jeux, de sport et de promenade en pleine aire.

Source : Auteur 2011

2.5.4. L'aspect architectural

2.5.4.1. Matériaux de construction

Les matériaux de construction de l'habitat précaire sont légers, fragiles et hétéroclites tels que la tôle le bois, le métal, la brique de mauvaise qualité. A l'inverse, les habitats récents sont en bon état, et les matériaux utilisés sont la brique et le béton armé, et leurs façades sont riches en matériaux de décoration tels que le plâtre, la pierre taillée, la faïence, le bois le verre, ...ect.



Photo n° 55: Habitats en dur non achevés et sans finition dont les poteaux sont construits mais ils ne sont pas dallés.



Photo n° 56: Habitat en dur fini, dont les balcons sont décorés en plâtre.



Photo n° 57: Habitat précaire en ciment et le toit en tôle alourdie par des pierres.



Photo n° 58
Clôtures et habitations précaires construites en tôle et en bois



Photo n° 59



Photo n° 60: Habitat construit en métal et lorsqu'il s'est dégradé, son propriétaire a commencé de le changer par la brique.

Source : auteur 2011

2.5.4.2. Couleurs, hauteur et forme des façades

La majorité des constructions précaires sont grises (la couleur du métal ou du ciment), et de couleur en vert pour ne pas être attirantes au milieu de la verdure.



Photo n° 61



Photo n° 62



Photo n° 63



Photo n° 64

Les façades des habitats précaires sont pauvres sans ou avec de petites ouvertures à couleurs différentes

Source : auteur 2011

Les couleurs des constructions sont divers, la majorité des habitats en dur ne sont pas finis dont la couleur du béton et du brique et les façades blanches sur la RN 43.

Carte n° 12 : Hauteurs des constructions de la ZET

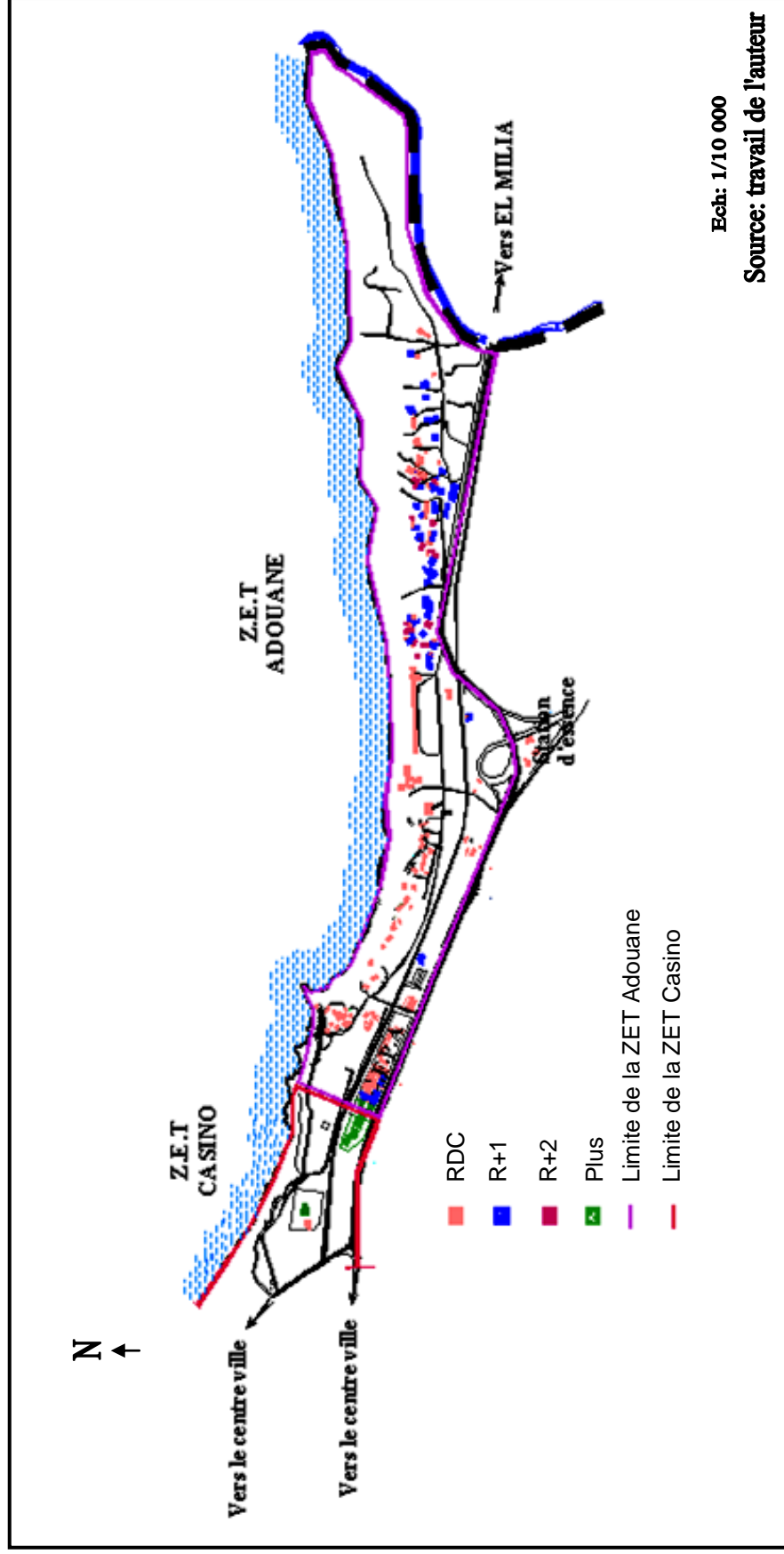




Photo n° 65



Photo n° 66



Photo n° 67



Photo n° 68

Habitats récents à plusieurs étages dont la couleur de la brique est la plus dominante

Source : Auteur 2011

2.6. L'aménagement du nouveau POS « Adouane » accentue l'urbanisation de la ZET

Au lieu d'améliorer l'image touristique de l'entrée de la ville, par l'implantation des équipements touristiques (complexes et stations touristiques, hôtels,...), la proximité de la nouvelle zone d'extension urbaine du côté Est « POS Adouane » a encouragé l'extension horizontale et verticale des habitats illicites au niveau de la ZET.

Donc, l'aménagement du nouveau POS encourage progressivement, ces occupations en renforçant leurs habitations par l'augmentation du nombre d'étages et l'implantation de nouvelles constructions, ce qui signifie que les habitants ne veulent quitter ce site stratégique affecté au tourisme, vu les revenus offertes en saison notamment de la location des habitats, et du commerce alimentaire et vestimentaire, de même hors saison estivale, avec les rentes de l'agriculture, l'élevage, l'aviculture et du commerce,

Le silence des services de l'état devant l'extension urbaine spontanée de la ZET, et la politique de laisser faire sans aucune procédure de démolition ou de sanctions considérables, poussent les habitants à construire et d'augmenter progressivement les hauteurs de leurs habitations.

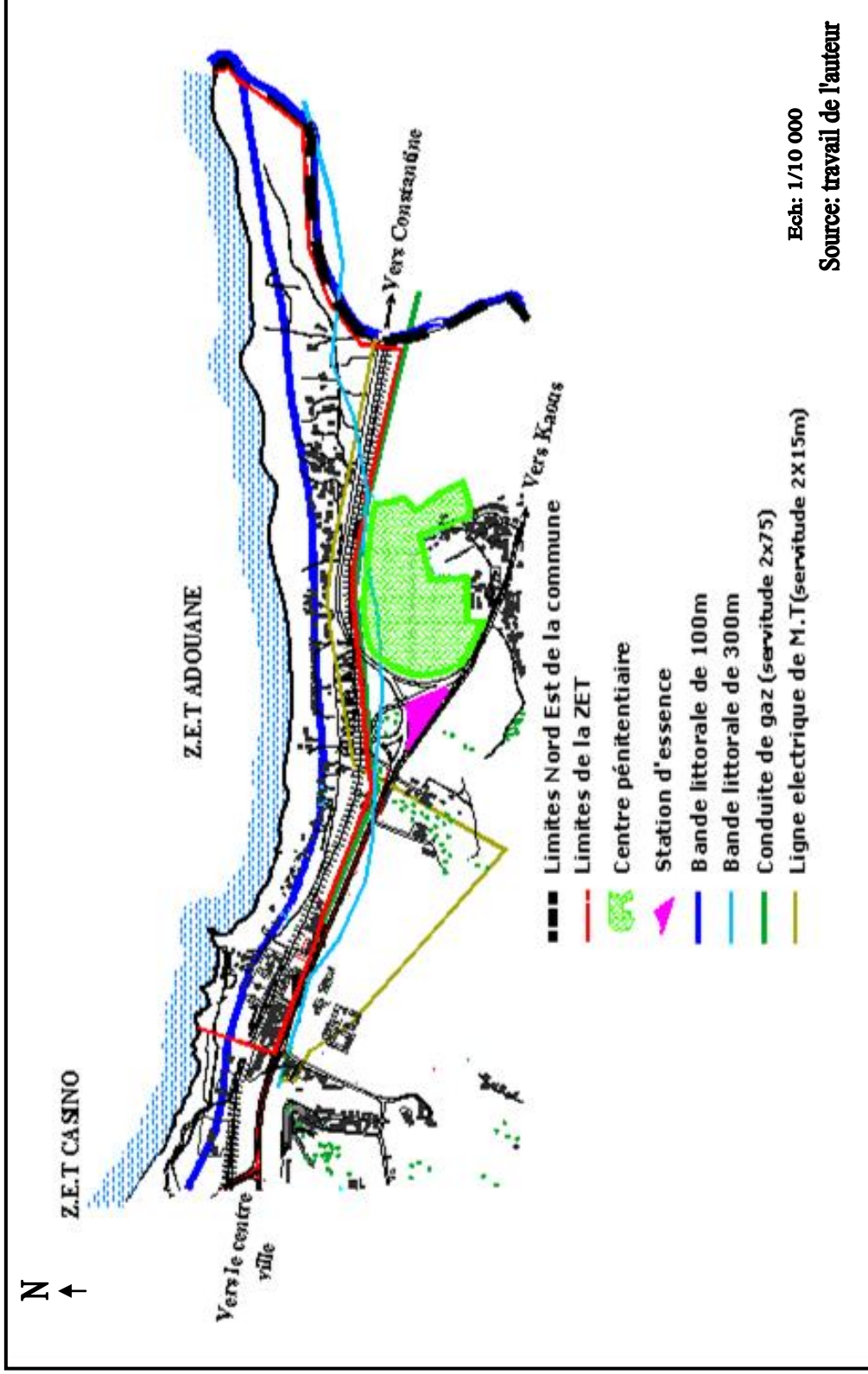
2.7. Les servitudes au niveau de la ZET

Il faut signaler que les servitudes de la ZET sont ceux de la préservation du littoral, principalement la bande de 100 m et celle de 300 m interdites à la construction sauf celle qui nécessite la proximité de la mer, selon la loi 02-02 (voir chapitre III).

En plus, les servitudes de la conduite publique du gaz (75 m de part et d'autre) et de la ligne électrique de moyenne tension (15 m de part et d'autre) qui traversent la ZET et qui ne sont pas respectés par les habitants. Sans négliger celles de la RN 43 (35 m de part et d'autre) et de la voie ferrée (25 m).

Les zones avoisinantes sont des zones rurales et illicites, donc les eaux usées ménagères des constructions se versent directement dans les milieux naturels notamment l'Oued qui traverse la ZET en proliférant des mauvaises odeurs, ce qui entraîne la pollution de la ZET et notamment de la plage.

Carte n° 13 : Servitudes de la ZET



2.8. La dégradation de la ZET

La dégradation de la ZET est sous plusieurs formes :



Photo n° 69 : La détérioration des cordons dunaires côtiers et des arbres par les habitants, pour construire leurs habitats.



Photo n° 70 : La plage est sale, puisque le nettoyage ne se fait qu'au début de la saison estivale, malgré les effets nocifs pour l'environnement.



Photo n°71 : Traces du pillage et d'extraction de sable -qui est interdit- et qui se fait à l'amiable avec les habitants contre une somme d'argent pour l'environnement.



Photo n° 72: Accès fermés par des branches d'arbre pour cacher le lieu et faciliter le pillage de sable qui est interdit.



Photo n° 73: Rejets des matériaux de construction qui nécessite une décharge spéciale selon la loi 01-19.



Photo n° 74: glissement de terrain près de la plage

Source : l'auteure (Avril 2011)

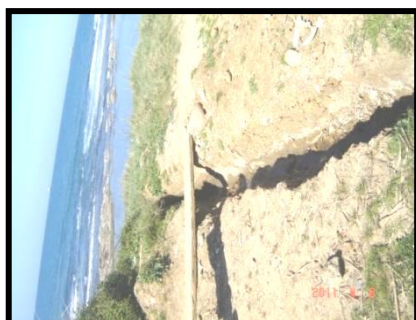


Photo n° 75



Photo n° 76

Les eaux usées des constructions de la ZET se versent directement dans la mer sans aucune épuration préalable

Source : l'auteure (Avril 2011)



Photo n° 77



Photo n° 78

Un Oued pollué qui se verse directement dans la plage

Source : l'auteure (Avril 2011)

2.9. Le danger de déplacement des habitants de la ZET

➤ A proximité de la ZET

L'existence de la RN 43 perturbe la vie des habitants et constitue un grand danger pour eux lors de leurs déplacements quotidiens souvent vers le centre ville, pour le travail, l'étude et l'approvisionnement.



Photo n° 79

Deux femmes arrivant à la zone par bus, en portants des sachets



Photo n° 80

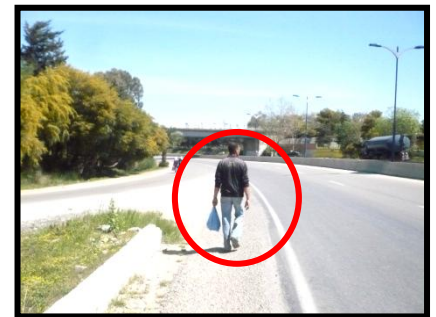


Photo n° 81: un habitant qui retourne du centre ville en portant un sachet.

Source : auteur, 2011

➤ Dans la ZET

L'habitat de la ZET font plusieurs activités, - comme ont l'a déjà mentionné – mais la circulation est presque nulle, sauf dans les heures de pointe, ou la zone se réanime pendant une heure de temps puis elle s'arrête,...etc.



Photo n° 82: un enfant qui rentre de l'école en circulant tout seul dans la zone devant les déchets.



Photo n° 83 : un enfant qui court derrière un véhicule vu le manque des aires de jeux

Source : auteur, 2011



Photo n° 84



Photo n° 85

Le va-et-vient dans la ZET en traversant une route large non pavée, ou en hiver avec la boue, les déplacements deviennent très difficiles

Source : auteur, 2011

En plus la voie ferrée constitue un véritable danger pour les habitants des constructions précaires, heureusement que le trafic est faible (le train fait une rotation par jour).

Il est nécessaire de penser à transférer le départ de la voie ferrée devant le port Djendjen au moins.

2.10. Les VRD au niveau de la ZET

Il est à noter que :

- Les voiries dans la ZET sont des pistes non pavées.
- Selon les services de l'APC, Le réseau d'AEP a été implanté récemment pour alimenter l'école et les 15 chalets de l'APC.
- Le réseau d'assainissement n'existe pas, et l'évacuation des eaux ménagère se fait dans les fosses septiques ou directement dans la plage.
- le réseau de gaz aussi, n'existe pas
- l'alimentation électrique se fait par le biais du réseau électrique qui traverse la ZET.
- L'éclairage public, n'existe pas, mais les constructions qui faites face à la RN 43, profite de l'éclairage de la route. Et les locaux d'alimentation générale et le café reste ouvert jusqu' a minuit pendant la saison estivale, le réseau de gaz n'existe pas.



Photo n° 86 : les habitations longeant la RN 43 profitent de l'éclairage public pendant la nuit pour animer le commerce



Photo n° 87: Les pistes non revêtus et les poteaux d'électricité dans la ZET

Source : auteur, 2011

2.11. La collecte des ordures ménagères

Il existe des corbeilles vertes affectées à la collecte des ordures ménagères, et les agents de nettoyage de l'APC passent périodiquement pour les vider, cependant il existe des déchets inertes¹ et ménagers dispersés dans la ZET.



Photo n° 88: Les corbeilles vertes pour la collecte des ordures ménagères de la ZET



Photo n° 89: les agents de nettoyage passent périodiquement pour vider les corbeilles vertes

Source : auteur (2011)

Il est à signaler que la collecte, le tri, le transport et la mise en décharge des déchets inertes exposés au niveau de la ZET sont à la charge de leurs générateurs. Ainsi que le dépôt, le rejet et l'abandon des déchets inertes sont interdits sur tout site non désigné à cet effet et notamment sur la voie publique.

3. Analyse de la ZET Beni Caid -à l'entrée Ouest de la ville de Jijel-

3.1. Situation de la ZET

La ZET est située à l'entrée Ouest de la ville de Jijel, Elle est limitée :
Au Nord par la mer Méditerranée, à l'Est par la l'unité de fabrication de liège, au Sud par la RN 43, et à l'Ouest par la nouvelle zone d'extension urbaine «POS Mezghitane »

La ZET Beni Caid occupe un site stratégique à l'entrée ouest de la ville de Jijel, elle est accessible par la RN 43 qui relie Jijel à Constantine de l'Est et Jijel à Bejaia de l'Ouest, la RN 77 qui relie Jijel à Sétif, et la gare routière qui permet de mener les touristes à la ZET facilement et rapidement.

Cependant le site de la ZET est menacé par deux unités industrielles polluantes : la tannerie et l'unité d'industrie de liège. Et malgré l'existence d'une station d'épuration la zone est restée polluée malgré que, la tannerie possède une station d'épuration autonome que les responsables procèdent rarement à sa mise en service parce qu'elle consomme une grande quantité d'eau et évacue 80% de ces eaux sans épuration parce que les frais de la consommation de l'électricité de la station d'épuration dépassent les revenus de l'usine.

¹. Les déchets inertes sont les déchets provenant notamment de l'exploitation des carrières, des mines, des travaux de démolition, de construction ou de rénovation, et selon la loi 01-19 du 12 décembre 2001 relative à la gestion, au contrôle et à l'élimination des déchets. Ce type nécessite des décharges publiques spécialisées.

Il est à noter que les constructions sont implantées spontanément sur le site de la ZET, et l'absence d'un plan d'aménagement.

3.2. Propriété foncière de la ZET

Selon la carte foncière du PDAU, Les terrains de la ZET sont de propriété privé, en totalité, ce qui explique qu'elle n'est pas objet d'aucun POS et pour cette raison aucune étude d'aménagement urbaine ou touristique n'est effectuée ou lancée depuis son affectation comme zone d'expansion touristique en 1988.

3.3. Accès de la ZET

La ZET de Beni Caid a un seul accès depuis le RN 43 qui se dirige vers la plage. D'autres accès existent mais n'amènent pas à la plage, puisque il existe un Oued qui sépare les constructions et la plage sableuse. Ces accès sont utilisés par les habitants de la ZET pour arriver à leurs habitats individuels.



Photo n° 90: l'accès qui juxtapose la clôture de l'unité de liège



Photo n°91 : à l'est de l'accès se trouve la station d'épuration à gauche et l'unité de liège à droite.



Photo n° 92

L'accès de la ZET Beni Caid devant la station d'épuration d'ou la boue issue bloque cet accès



Photo n° 93

Source : auteur, 2011.



Figure n° 10 : Accessibilité et alentours de la ZET Adouane

Source : Travail de l'auteur

3.4. Analyse socioéconomique des habitants enquêtés de la ZET

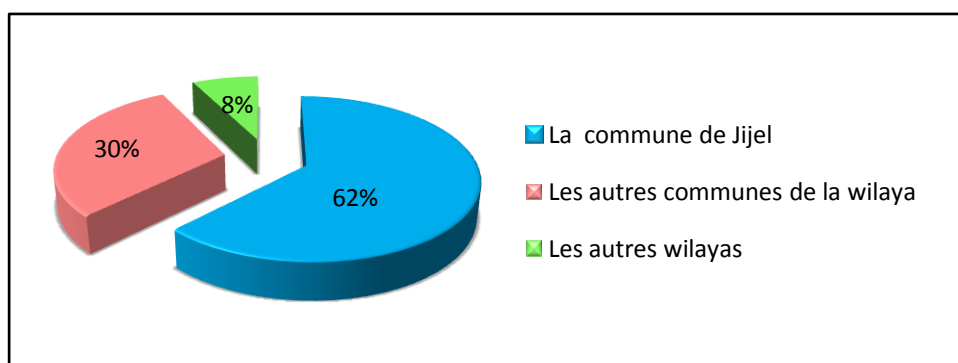
On a effectué la même procédure que la première ZET, alors on a élaboré un questionnaire pour les habitants. Les données chiffrées dans ce chapitre portent sur 80 ménages enquêtés, soit plus de 40 % du nombre total.

3.4.1. Provenance des habitants

Tableau n° 43 : provenances des habitants de la ZET Beni Caid

| Origine géographique | Nombre | % |
|----------------------------------|--------|------|
| De la commune de Jijel | 50 | 62 % |
| Des autres communes de la wilaya | 24 | 30 % |
| Des autres wilayas | 6 | 8 % |

Source : Enquête effectuée par l'auteur en 2011



Graphique n° 15 : provenances des habitants de la ZET

Source : auteur en 2011

3.4.2. Les premiers habitants de la zone

Selon les habitants questionnés les plus anciens habitants de la ZET sont : les Bouchmela. Ces habitants ont occupé les terrains dans le cadre de la loi de la révolution agraire et ils sont mariés de part et d'autre en distribuant les terrains à leurs fils et filles mariés pour construire des habitats près de leurs parents.

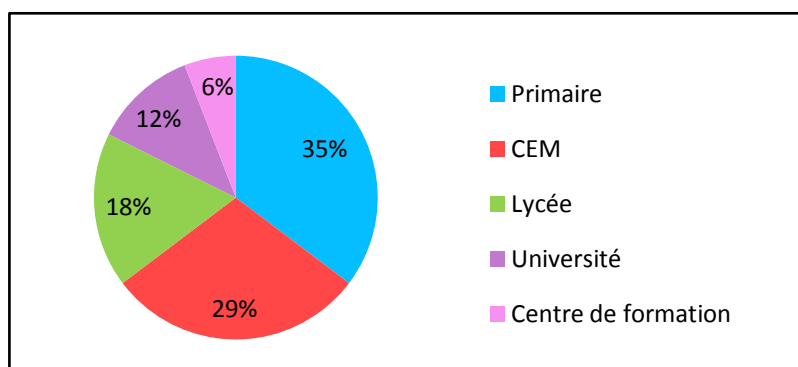
Selon eux, leur installation dans cette zone a eu lieu dans le cadre de la révolution agraire, et dont leurs grands pères ont eu des terrains agricoles durant la période de Boumedién (1975). Cependant les Boukelia ont dit qu'ils sont venus avant l'occupation française.

On a voulu voir les papiers de propriété, mais ils ont refusés de nous les montrer.

3.4.3. La population scolarisée

Le nombre total de la population scolarisée, de la zone d'étude est 170 étudiants. Selon le graphique n° 16, la population de la zone est très jeune, dont le nombre scolarisé dans le cycle primaire représente 35%,

et celui du CEM représentent 29% de la population scolarisée. Ainsi la population âgée de 18 à 24 ans représente 36%.



Graphe n° 16 : Population scolarisée

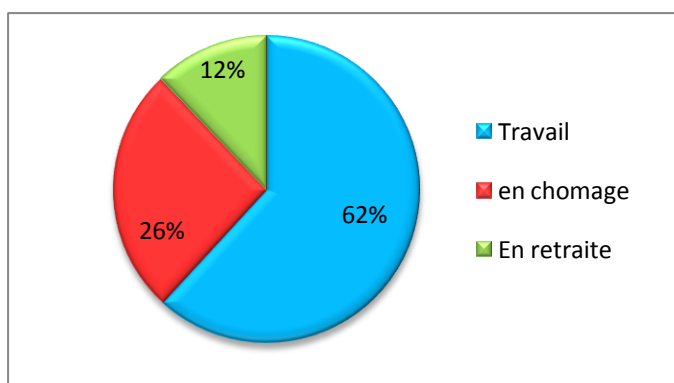
Source : enquête public, 2011

Ces pourcentages indiquent que la zone sera étendue et se densifiée, si les autorités locales ont choisi le silence et la manière de laisser faire avec ces habitants. Les habitants en âge de mariage représentent 36 % de la population questionnée. Dont ils construisent leurs habitations particulières lors de leurs mariages.

Le transport urbain facilite les déplacements entre le centre ville et la ZET à travers deux lignes Jijel – le projet et Jijel- El Aouana, en plus 75% des habitants possèdent des voitures individuelles, selon les résultats des questionnaires.

3.4.4. Les fonctions des habitants

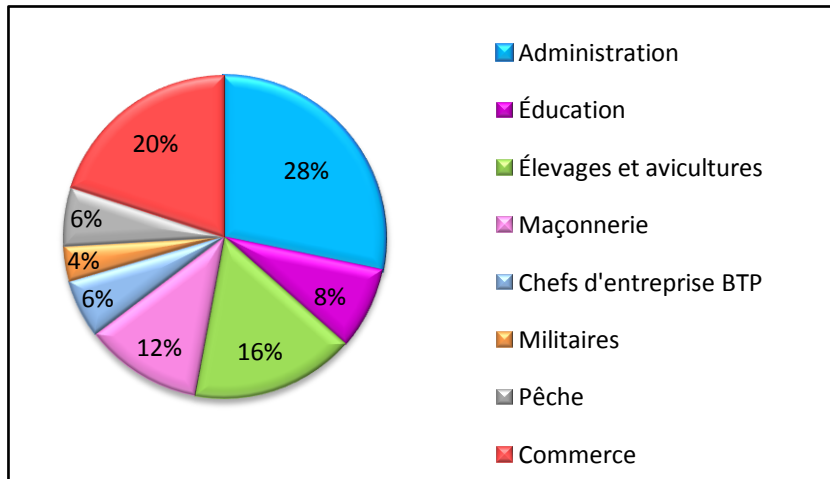
62% des habitants de la ZET, sont occupés, et le taux de la population en chômage représente 26% de la population questionnée. Donc on peut distinguer que le taux de chômage est faible au niveau de la ZET.



Graphe n° 17 : Taux d'occupation et de chômage des habitants

Source : l'auteur 2011

Aussi, On peut remarquer d'après le graphe n° 17, que les fonctions les plus dominants sont dans le domaine de l'administration, l'agriculture et l'élevage. Ainsi que, le commerce, la maçonnerie et l'éducation.



Graphique n° 18 : Fonction des habitants

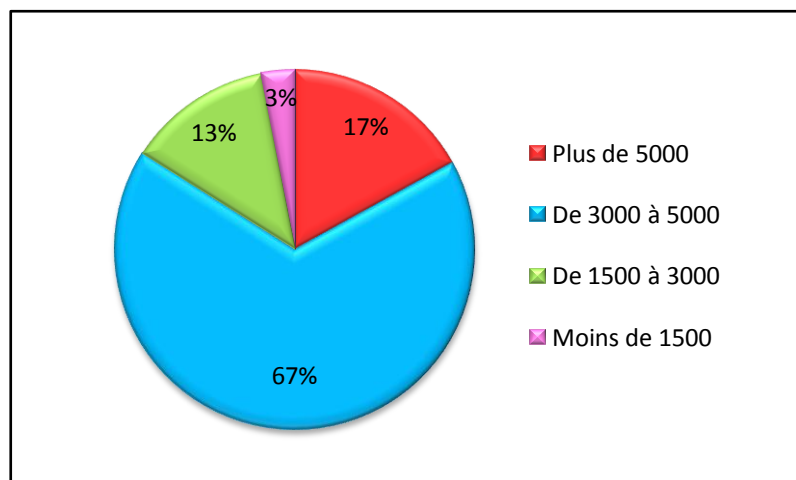
Source : enquête public, 2011

3.4.5. Les revenus des habitants

Selon les résultats du questionnaire, les revenus des habitants de la ZET se différencient, selon le secteur de travail et les activités secondaires pratiqués.

Donc, 70% des habitants touchent 3000 à 5000 Da/Mois, 17% touchent plus de 5000 Da/ Mois, et 13% touchent 1500 à 3000, cependant seulement 3% des enquêtés touchent moins de 1500 Da/ Mois.

De ce fait, les habitants de la ZET sont aisés mais, il n'existe pas une cohésion sociale au niveau de la ZET, et ses aspects se distinguent à travers l'incohérence du bâti, de matériaux et de hauteurs des constructions.



Graphique n° 19 : Niveau de revenus des habitants

Source : l'auteur, 2011

3.5. Analyse urbaine de la ZET Beni Caid

3.6.1. Topographie du terrain

Les terrains de la ZET sont plats et aucune pente n'est observable, sauf la partie rocheuse à l'extrémité ouest de la ZET aussi une différenciation de niveau entre la partie sud existante où se trouvent les constructions et les terres agricoles et la partie nord (la plage sableuse).



Photo n° 94: la partie rocheuse à l'extrémité Ouest de la ZET occupée par deux maisons individuelles en voie de s'augmenter en hauteur



Photo n° 95 : La différenciation de niveau entre la partie sud et la plage sableuse au nord

Source : auteur (Avril 2011)

3.6.2. L'occupation du sol de la ZET

L'aire de la ZET étudiée se compose de la plage, des espaces non bâtis et de constructions non conformes avec la spécialité touristique de la ZET, en plus, il est à signaler que la ZET ne contient aucun équipement touristique et la plage de la ZET est interdite à la baignade, à cause des rejets des eaux usées :

- des unités industrielles (la tannerie et l'unité de liège) sans épuration préalable ;
- des eaux usées ménagères.

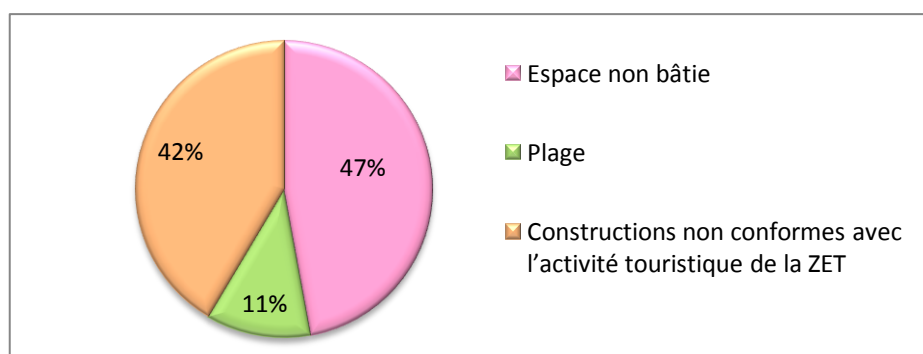
Cela malgré l'existence de la station d'épuration, à cause de rejet immédiat dans l'Oued Moutas et l'absence des conduites de raccordement pour les diriger vers la station.

Les espaces non bâtis de la ZET représentent 47.10% de la surface totale, dont 10% sont des terrains agricoles et 24% sont des terrains inondables (voir le tableau n° 44).

Tableau n° 44 : occupation du sol de la ZET Beni Caid

| Occupation du sol | superficie (Ha) | Taux d'occupation |
|--|-----------------|-------------------|
| Espace agricole | 11.58 | 10% |
| Terrain presque vierge | 15.18 | 13.08% |
| Terrain inondable | 27.88 | 24.03% |
| Totale espace non bâtie | 54.64 | 47.10% |
| La plage | 13.24 | 11.41% |
| Espace d'habitat spontané dense | 14.22 | 12.26% |
| Espace d'habitat spontané moins dense | 24.98 | 21.53% |
| Totale espace occupé par les habitations | 39.20 | 33.80% |
| Espace occupé par la station d'épuration | 8.92 | 7.69% |
| Totale (constructions non conforme avec l'activité touristique de la ZET) | 48.12 | 41.48% |
| TOTALE | 116 | 100% |

Source : enquête public, 2011



Graphique n° 20 : Occupation du sol de la ZET

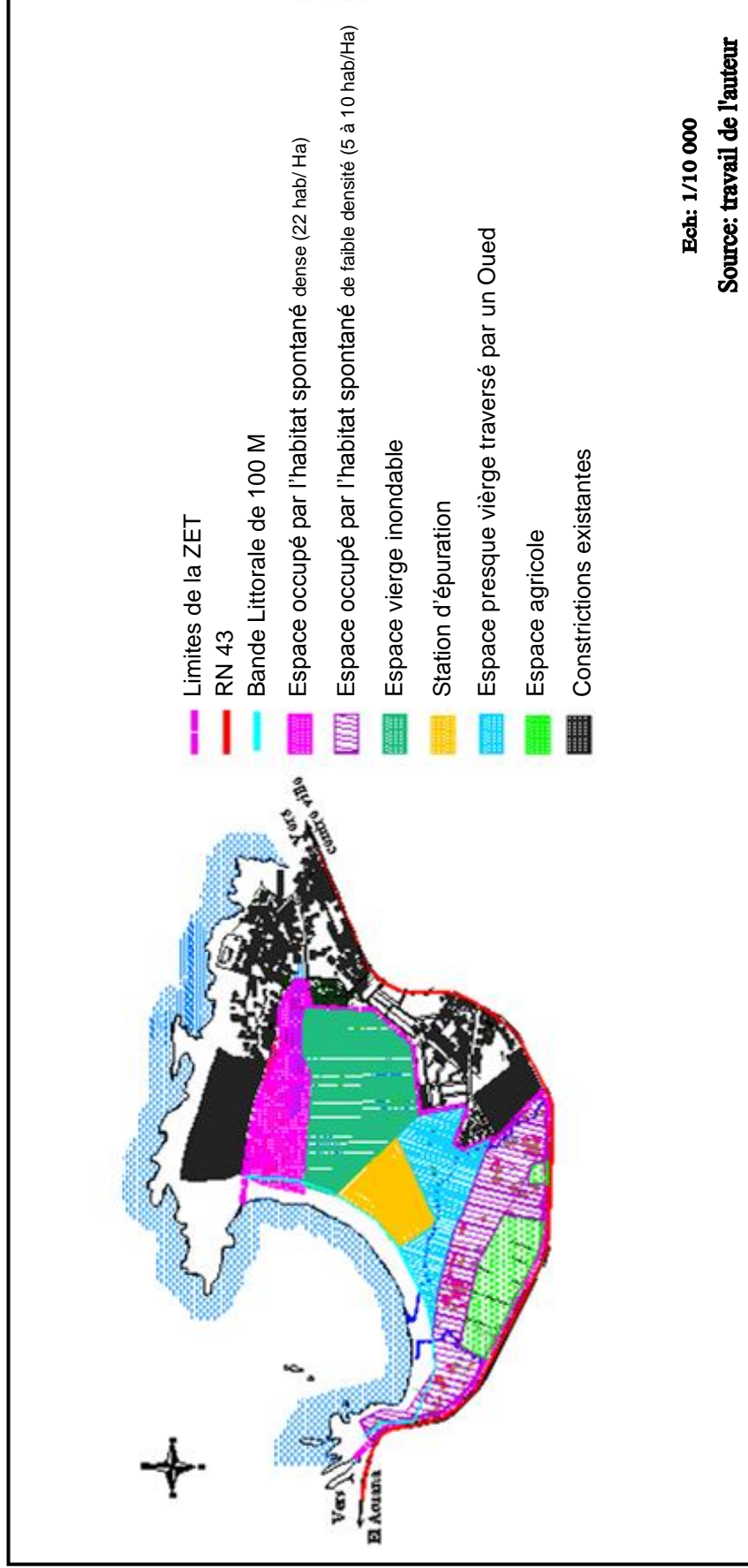
Source : travail de l'auteur, 2011

Tableau n° 45 : aperçu de la ZET Beni Caid par les collectivités locales et la direction du tourisme

| ZET | Distance du centre ville | Surface (Ha) | | Propriété des terrains | étude de PAT | Les projets | | observation | Propositions Des collectivités locales |
|------------------|--------------------------|--------------|-------------|--|--------------|-------------|------------|--|---|
| | | Totale | Aménageable | | | existants | Programmés | | |
| Beni Caid | 02 Km | 116 | Aucun | Terrains privés et la plage de propriété domaniale | Non | rien | rien | En réalité il y a des terrains aménageables mais ils sont à vocation agricoles | supprimer cette ZET de la liste des ZET |

Source : Rapport des activités de quatrième trimestre de la direction du tourisme, 2010, p 7-12

Carte n° 14 : Occupation du sol et densité de l'habitat



Malgré que les espaces non bâtis représentent 47% de la surface totale de la ZET, soit 54.64 Ha (voir tableau n°44), les services de l'état concerné par la gestion touristique, ils ont déclaré qu'aucune surface aménageable, n'est disponible, pourtant ils ont le droit d'expropriation des terrains touristiques mais, ils ont proposé l'abolition de cette zone de la liste des ZET. Cela prouve le délaissement et le laisser faire de la part des collectivités locales. Donc au lieu de délimiter les terrains non bâtis par des ceintures vertes ou autres types de clôtures, dans l'attente de l'expropriation de ses terrains inoccupés pour ne pas être exploité ou détourner de sa vocation touristique, les services concernés ont favorisé la non préservation de la ZET contre l'extension et la densification urbaine, a travers cette méthode considérée la plus facile et la plus gaspiante du foncier touristique qui perturbe le future du tourisme urbain et balnéaire.

De ce fait, les intervenants de la gestion locale du tourisme ne veulent pas endurer les difficultés ni sauvegarder le foncier touristique restant. C'est-à-dire l'absence d'une volonté locale de préservation des ZET contre les extensions urbaines.

Les collectivités locales, la direction de tourisme et celle de l'environnement, ainsi que le CNL (commissariat national du littoral), peuvent se collaborer et exproprier ces terrains facilement en renforçant la gestion locale durablement, pour la préservation des terrains littoraux touristiques qui sont sensibles et fragiles, éventuellement, sans attendre l'intervention de l'ANDT qui dure long temps. Et peut être le temps découlé sera largement suffisant pour l'occupation de tous l'espace non bâtie par des habitations illicites et spontanées.

Ou bien, les services concernés peuvent encadrer une opération pour convaincre les investisseurs locaux d'acheter les terrains touristique de leurs propriétaires pour réaliser des projets touristiques de qualité (hôtels de classe, parc urbain sur la frange maritime,...), d'autre part, il faut sensibiliser la population locale sur la nécessité de préservation de ces zones touristique qui peuvent être surement des zones rentables pour le développement de la ville, en délimitant ou organisant la location chez le privé.

3.6.3. Composition urbaine de la ZET

La ZET est constitué des éléments suivants :

3.6.3.1. Les équipements au niveau de ZET

Aucun équipement approprié à la plage ou au tourisme ou autres n'est trouvé dans la ZET, ainsi l'inexistence de parkings en raison que la plage est interdite à la baignade.

Il y a des terres agricoles de polyculture à moyen rendement, des écuries pour l'élevage des vaches et des baraques pour l'aviculture, et des constructions implanté spontanément d'une façon reculée de la RN 43 par une distance d'environ 200 mètre et tous près de la plage. Ainsi, quelques constructions récentes sont juxtaposées à la RN 43.

3.6.3.2. L'habitat

Les constructions existantes sont de type individuel récent. Cependant au paravent, elles ont été de type rural (constructions en RDC et toiture en tuile), le nombre de logements à plusieurs étages n'a cessé d'augmenter. Elles sont en bonne état, et les plupart sont en cours de construction, ou bien non pas fini.



Photo n° 96



Photo n° 97

La coexistence de deux types d'habitat : ancien rural et récent



Photo n° 98



Photo n° 99

La prolifération de l'habitat individuel non achevé

Source : auteur, 2011

3.5.3.4. Les poches vides

Les poches vides représentent presque 50% de la ZET et se situent principalement sur La parties sud de la plage en juxtaposition avec la RN 43. Sur ces terrains, des activités agricoles sont pratiqués par les habitants (propriétaires de terrains). Ainsi, on a constaté, l'existence des puits pour l'arrosage.

Il est à signaler que la plage sableuse n'est pas construite et les dunes sont en état naturel, sauf une partie des dunes près de l'unité de liège a été nivelée pour servir comme terrain de jeux de Football par les habitants (lors de notre visite de site, on a vu un rétro chargeur entrain de niveler un terrain de sport).

Carte n° 15 : Hauteurs des constructions de la ZET

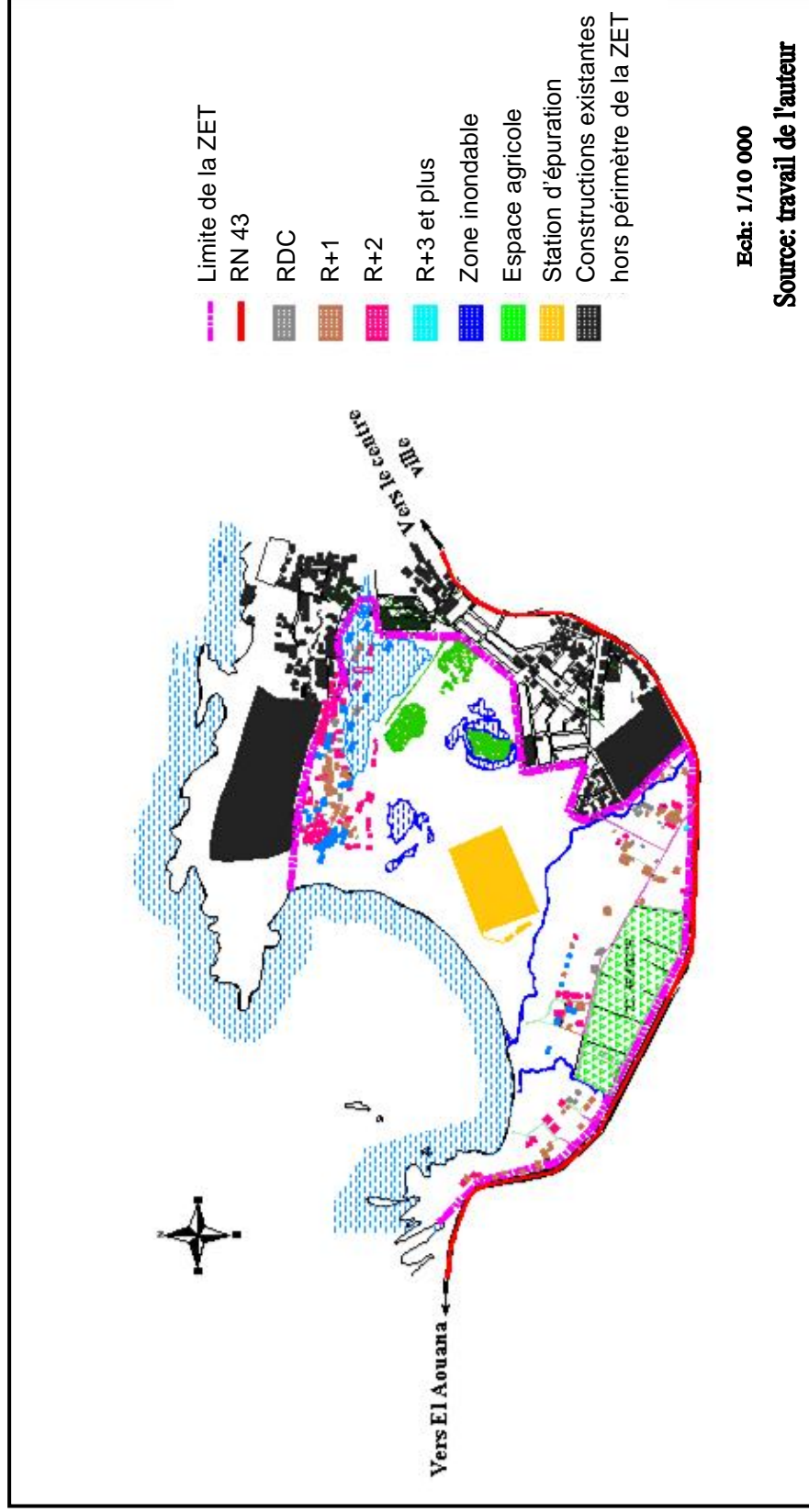




Photo n° 100 : Des dunes nivelées
par les habitants pour former
un terrain de sport



Photo n° 101 : Des dunes à l'état naturel

Source : auteur, 2011

3.5.4. La façade urbaine

La façade urbaine n'est pas harmonieuse, faute d'une manière de construction spontanée. L'absence d'une identité de site vu la diversité architecturale des habitations (couleurs, matériaux, hauteurs, types d'ouvertures,...).



Photo n° 102

façade urbaine incohérente et constructions spontanées dans l'espace,
derrière se forme un tableau naturel de verdure, comme celui de la ZET Adouane.

Source : auteur, 2011

Carte n° 16 : composition urbaine de la ZET

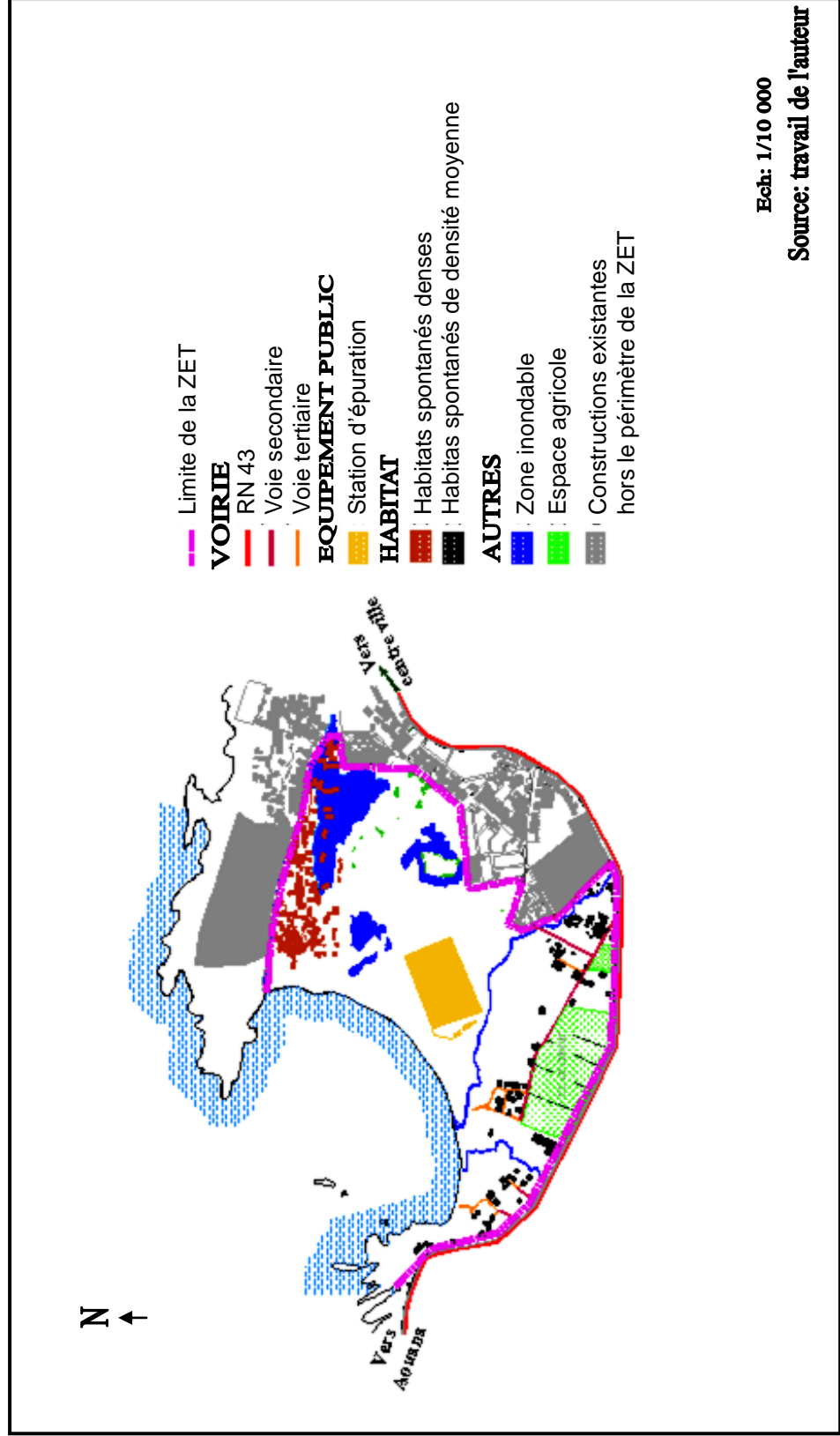




Photo n° 103



Photo n° 104

Des baraques en tôle de mauvais état à proximité des villas pour l'aviculture et l'élevage

Source : auteur, 2011



Photo n° 105 : activités agricoles et élevage pratiquées par les habitants.
Derrière, on peut constater les émissions gazeuses de l'unité de liège.

Source : auteur, 2011

3.6. L'impact de l'aménagement du nouveau POS « Mezghitane » sur le futur la ZET

La nouvelle extension urbaine de l'ouest sur le plateau Mezghitane, accélère l'urbanisation des poches vides entre Berkouka et ce site, généralement, sur les terrains entre Ouled Bounnar et le centre ville (l'agglutination de l'agglomération secondaire Ouled Bounnar et le chef lieu). Ce qui fait, les terrains de la ZET pourront faire l'objet de constructions spontanées ou vendues par leurs propriétaires, devant le laisser faire et le silence des gestionnaires de la ville devant la situation actuelle de la ZET et de ses alentours.

L'urbanisation totale de la ZET est probable si les terrains restants vierges et sans expropriation du foncier par les collectivités locales, la direction de l'environnement et du tourisme en collaboration avec l'ANDT pour cause d'utilité publique, afin de réaliser des projets touristiques, des parcs littoraux de loisirs, et des laboratoires et instituts de développement des produits agricoles à étages (extension en hauteur et plantations étagés) pour céder l'espace à l'implantation des autres projets.



Photo n°106



Photo n°107

L'aménagement de la nouvelle zone d'extension urbaine (Le POS Mezghitane) au sud ouest de la ZET en presque totalement en habitats collectifs en R+4 et plus

Source : auteur, (Avril 2011)

L'idée de l'habitat collectif à plusieurs étages (R+4 et plus) est eu place, en raison de la rareté du foncier urbain et la propagation de l'habitat individuel considéré comme le plus grand consommateur de foncier urbain jijilien.

3.7. La dégradation de la ZET

Lors de la visite de site, on a constaté la saleté de la ZET jonché surtout par les bouteilles d'eau minérale en plastique. L'oued qui traverse la ZET est très pollué, des mauvaises odeurs insupportables se dégagent.

En plus la plage de la ZET est interdite à la baignade selon la direction de l'environnement, en raison des rejets des eaux usées ménagères et celles de la tannerie sans épuration préalable, malgré l'existence de la station d'épuration implantée sur une large surface de la ZET.



Photo n° 108



Photo n° 109

La saleté de la ZET surtout par les bouteilles d'eau minérale en plastique

Source : auteur, 2011



Photo n° 110



Photo n° 111

La couleur grise des eaux de l'oued et la lente vitesse de l'écoulement, signifie qu'il contient des matières polluantes qui alourdissent sa circulation naturelle.

Source : auteur, 2011



Photo n° 112 : derrière la plage sale, se dégagent des gaz polluants de l'unité industrielle de liège et cela détruit l'aspect de la ZET.

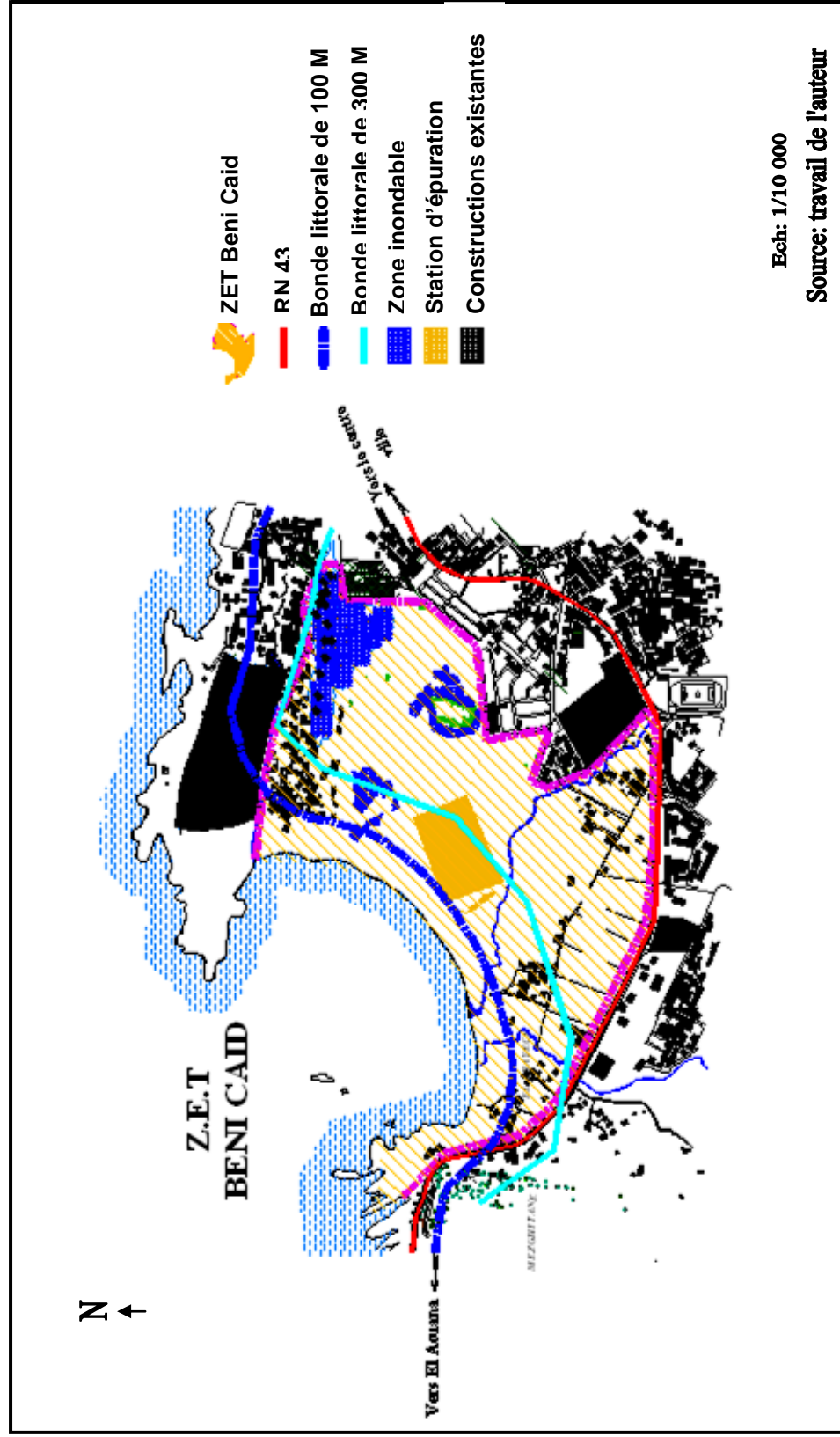
Source : auteur, 2011

3.8. Les VRD au niveau de la ZET

Au niveau de la ZET, il est à noter que :

- Les voies qui existent dans la ZET n'ont pas été revêtues,
- l'existence des réseaux d'AEP, de gaz, et d'électricité.
- Cependant, le réseau d'assainissement est en cours de réalisation, ce qui signifie que les rejets des eaux usées ménagères étaient versés directement dans l'oued qui se dirige vers la mer.

Carte n° 17 : Servitudes de la ZET



Ech: 1/10 000

Source: travail de l'auteur



Photo n° 113

Les voies à l'intérieur de la ZET ne sont pas revêtues



Photo n° 114

Le réseau d'assainissement est en cours de réalisation, l'existence d'un chantier et des conduites cumulés pour se raccorder à la station d'épuration existante

Source : auteur, 2011

4. Le degré de connaissance des instruments d'urbanisme et ceux du tourisme par les habitants des deux ZET

➤ Sur la planification urbaine et les instruments d'urbanisme

90 % des questionnés ne savent pas la désignation du PDAU et de POS, et si ils sont concerné par la planification urbaine

➤ Sur les ZET

85 % des questionnés ne savent pas la désignation des ZET, mais ils savent que les zones qu'ils occupent sont des zones touristiques.

Donc lorsqu'on a expliqué la désignation des ZET et qu'il existe des plans d'aménagement de ces ZET, les habitants nous ont dit qu'ils seraient satisfaits, si des projets touristiques étaient implantés sur ces terrains, sans qu'ils partent.

5. Contrôle des deux ZET par les services de l'état concernés par l'urbanisme Et le tourisme

Selon les habitants des deux ZET

Plusieurs visites ont été faites par :

- les services de l'APC de Jijel pour avertir ceux qui construisent illicitement sur la ZET mais sans aucune procédure de démolition ou autres sanctions. Ainsi pendant les RGPH de 1998 et celui de 2008 ;
- Les services du tourisme pour collecter des informations sur les habitants et visiter les bungalows touristiques.
- La direction de l'environnement pour analyser les eaux de la plage sont polluées ou non. En indiquant que la plage de la ZET adouane est permise à la baignade mais celle de la ZET Beni Caid est interdite à la baignade à cause de la pollution des eaux de la mer par les rejets des eaux usées ménagères et industrielles (l'unité de liège et la tannerie)

Cependant les visites sont nombreuses dans les premiers temps, mais ils ont diminué ces dernières années, ce qui est dû à l'augmentation du rythme de l'urbanisation des deux ZET. Ainsi la ZET Beni Caid est de propriété privée en majorité ce qui réduit le nombre de visites par la direction du tourisme, surtout que la plage est interdite à la baignade.

On distingue que les services concernés n'ont pas les méthodes et les moyens pour délimiter les extensions urbaines surtout dans la ZET de Beni Caid vu la propriété privée des terrains qui n'ont pas été expropriés par l'ANDT pour pouvoir exécuter des aménagements touristiques.

Il est à noter que les collectivités locales et tous les services de l'état connaissent l'état actuel des ZET de la wilaya de Jijel et de la ville notamment, mais ils ne veulent pas faire d'initiative au niveau local, cependant ils attendent des instructions supérieures de la part des ministères concernés par l'urbanisme, le tourisme, l'environnement, ... ou bien de la part de l'ANDT (Agence nationale de développement du tourisme) qui est le seul responsable du foncier touristique au niveau national, mais elle n'a pas des représentants ayant les mêmes prérogatives au niveau local.

6. Comparaison des deux ZET

Les deux ZET sont presque pareilles :

- Elles occupent des sites stratégiques à l'entrée Est et à l'entrée Ouest
 - Les habitants en majorité travaillent dans l'agriculture, l'élevage et l'aviiculture ainsi que dans l'administration et les services divers.
 - les premiers habitants des ZET étudiées ont occupé ces zones dans le cadre de la révolution agraire pour l'exploitation agricole.
 - Elles sont caractérisées par la dégradation et la pollution des eaux des Oueds qui les traversent.
 - à proximité de la ZET Adouane on trouve une station de services Naftal et un centre pénitentiaire et une zone d'habitants spontanés au sud Est et une zone d'extension en voie d'aménagement « POS entrée Est ».
- De même pour la ZET Beni Caid à proximité se trouvent deux unités industrielles polluantes : la tannerie sur le plateau Hadada et l'unité de liège à son extrémité Sud, elle est limitée à l'Est par la zone Rabta construite illicitement et considérée zone inondable interdite à la construction.

-
- ces ZET sont en voie de développement si l'on tient le taux de jeunesse, et la survenance des nouveaux habitants à cause de la rentabilité de ses zones surtout pendant la saison touristique.
 - les poches vides représentent plus de 50% des terrains
 - la collecte des ordures ménagère est couverte par les services de nettoyage de la commune.
 - Les deux ZET ont une association de quartier

Ainsi on note les différenciations suivantes :

- Les terrains de la ZET Adouane sont en majorité de propriété domaniale, et ceux de la ZET Beni Caid sont de propriété privée.
 - la ZET Adouane comporte des habitats précaires et la deuxième ZET ne contient pas ce type d'habitats.
 - la ZET Adouane n'est pas raccordée aux réseaux divers à l'exception de l'électricité mais dans le cas de la ZET Beni Caid, on note le manque de réseau d'assainissement.
 - La première comporte des équipements touristiques de la plage et une école primaire mais Beni Caid ne comporte qu'une station d'épuration des eaux usées dont les servitudes sont de 200 m selon le PDAU de la commune de Jijel, mais il est à noter l'absence des équipements touristiques, de plage ou autres.
- La plage de la ZET Adouane est permise à la baignade par contre celle de Beni Caid est interdite à la baignade à cause de la pollution maritime par les eaux usées ménagers et industrielles qui se versent sans épuration dans l'Oued Moutas qui traverse la ZET vers la mer directement.

Selon les habitants de la ZET, l'état devait délimiter ces ZET par une clôture ou un siège et mettre des agents de sécurité pour les garder contre les occupations illicites et nocives. Cette proposition est vraiment simple, et efficace.

Quelques habitants, ont proposé une autre solution qui est plus ambitieuse, mais elle est réalisable si elle trouve une forte volonté de la société civile en collaboration avec les gestionnaires de la ville et ceux du tourisme, elle contient :

- Comme première phase, le relogement des habitants des ZET, en offrant des programmes spéciaux pour cette opération au niveau de la wilaya. Dans le cas de la ville de Jijel, les nouvelles zones d'extension urbaines planifiées (Mezghitane, Haratène et le POS de l'entrée Est) doivent recevoir ces programmes.
- La deuxième phase sera la location des habitations existantes dans les ZET par la direction du tourisme, le CNL ou les collectivités locales afin d'avoir le financement nécessaire pour la démolition ou bien la restructuration de ces constructions en les intégrant dans des aménagements touristiques.
- La dernière phase, sera le recrutement des agents spécialement pour la préservation des ZET et du littoral, après la délimitation des zones concernées. La dernière phase sera affecter pour le suivi de l'état des ZET et du littoral à travers des logiciels numériques modernes.

Conclusion

La visibilité du développement du tourisme doit être prioritaire par rapport à d'autres secteurs.

En plus, les possibilités d'adaptation du tourisme et les aptitudes à l'innovation doivent empêcher toutes perspectives trop rigoureusement déterministes dans l'étude d'un tourisme respectueux

de l'environnement, que se soit le balnéaire ou les autres types du tourisme dans la vision de répercuter positivement l'avenir du secteur.

Les crédits alloués sont destinés à financer les travaux d'aménagement urbain (logements sociaux, équipements publics, entrées des villes, places publiques, avenues, routes,...), de boisement et les décharges publiques.

En plus, il faut prendre en considération l'immense complexité des interactions du phénomène touristique, dans ses dimensions tout à la fois économiques, sociales et culturelles, de son caractère multidisciplinaire comme de sa vulnérabilité à des contraintes extérieures, dans ce cas, la mise en place d'une politique globale, et d'une vision de développement durable de ce secteur au niveau de la ville est un impératif.

Le développement durable est une globalité dans laquelle s'inscrit le tourisme. Il participe donc à l'amélioration et à la valorisation de l'environnement ainsi qu'à la conservation du patrimoine qui sont appelées à jouer un rôle déterminant dans la promotion d'une offre touristique diversifiée.

Le tourisme se doit donc de préserver les écosystèmes dans leur intégrité pour des raisons écologiques évidentes, mais également parce que l'environnement est de plus en plus considéré comme un argument de vente du produit touristique.

Étant entendu que le tourisme est avant tout une affaire commerciale, la bonne marche du secteur passe par la qualité, reconnue par les seuls consommateurs, à savoir les touristes. La réussite d'un aménagement touristique dans le cadre du développement durable tient uniquement au degré de satisfaction des usagers.

Cependant dans notre cas d'étude les usagers ne sont pas satisfaits et les ZET sont dégradés par la pollution des eaux usées rejetées directement dans la mer sans aucune épuration. La non maîtrise du foncier touristique à l'échelle locale, et le manque de coordination entre les différents acteurs de la gestion de la ville, de la gestion du tourisme et de la préservation de l'environnement, dans un système de gestion classique et dépassé rend le développement durable du tourisme plus difficile.

De ce fait, il faut penser sérieusement à un Agenda 21 local pour pouvoir souligner les opérations prioritaires et urgentes au niveau de la ville de Jijel. Cela concerne essentiellement les deux ZET étudiés dont la situation est stratégique et l'environnement dégradé.

Donc, concernant la ZET Beni Caid, il faut notamment exproprier les poches vides restantes, et concernant la ZET Adouane, il faut déplacer la voie ferrée en installant une gare de départ à proximité du port Djendjen. Cela pour pouvoir préserver le foncier touristique aménageable au niveau des deux ZET en mettant des agents de sécurité pour les sauvegarder contre les constructions spontanées et illicites.

L'esprit d'initiative, et le travail du groupe ou règne la concertation, le dialogue, et la complémentarité entre les habitants, les collectivités locales, et les autres intervenants dans la gestion de la ville et du tourisme. demeurent des éléments incontournables du développement durable. Notamment concernant le développement du tourisme balnéaire et urbain en complémentarité avec les autres types du tourisme durable en favorisant l'écotourisme en arrière-pays de la ville de Jijel.

Conclusion Générale

Conclusion générale

L'urbanisation des quinze dernières années avec son caractère explosif, n'a pas suivi une dynamique homogène. Il en résulte des extensions urbaines démesurées et des dysfonctionnements de l'espace urbain. Le désengagement de l'état conjugué à une anticipation de la société locale a modifié le développement et l'aménagement urbain en Algérie. Les villes algériennes traversent aujourd'hui une crise aigue où se croisent la détérioration du cadre de vie, l'augmentation des problèmes sociaux et les stérilités des actions engagées par les pouvoirs publics.

De plus en plus, les villes sont produites par les acteurs privés. Elles avaient pour outils des mécanismes de planification et de gestion inadéquats, en contraste avec les contextes urbains et les réalités du terrain. Les politiques urbaines se pénalisent en offrant des orientations qui arrivent en retard et les plans d'urbanisme sont souvent condamnés au constat. L'espace urbain est par conséquent, soumis à des décisions ponctuelles selon l'urgence et par l'absence de l'application des orientations des PDAU et des POS et même l'irréalisation des programmes à court, moyen et long terme prévu et impliqué par ces instruments pour garantir les attentes de l'état d'entamer des extensions urbaines planifiées, urbanisées et superposées en harmonieuses avec l'espace et le bâti existant, selon la disponibilité du foncier favorable à l'urbanisation.

Devant cette situation, l'état a choisi le rôle de téléspectateur et la méthode du laisser faire l'espace urbain par les citoyens, sans aucune procédure de sanction ou de démolition des constructions illicites considérée comme rôle principale des collectivités locale et qui est soutenu par la loi. Tandis qu'un contournement inévitable pour atteindre la maîtrise de l'espace urbain, se procure à travers la promulgation de la loi 15-08 de 2008, dont l'application est assez difficile avec l'absence des moyens, des outils et d'effectifs qualifiés, courageux et enthousiasmes pour cette opération de la mise en conformité notamment des habitations existantes.

L'urbanisation demeure en Algérie complexe et ambiguë aux effets parfois contradictoires. Avec la mise en place d'une économie de marché et l'ouverture politique dans la perspective d'une démocratisation de l'état, les acteurs et les enjeux territoriaux changent de sens à la faveur d'un autre mode de production et de gestion de la ville et de son territoire. Les opérations d'urbanisme sont donc initiées par divers opérateurs dont les approches sont souvent différentes et les intentions plutôt spéculatives, au détriment des orientations définies dans les instruments d'urbanisme. Le décalage des dispositifs avec le contexte urbain résulte d'une gestion inadéquate, d'une planification déphasée des réalités de la ville, mais aussi du fait que la faisabilité des politiques et les aspirations des citoyens sont rarement voire jamais prises en compte.

Concernant, les ZET occupées par les habitations, on a distingué deux cas : les ZET dont la propriété foncière est domaniale, et les ZET dont la propriété foncière est privée.

A travers le cas de la ville Jijel, Il est à signaler que dans le deuxième cas, les terrains des ZET sont encore de propriété privées à des privées et l'état ne fait aucun pas pour exproprier ou indemniser ces terrains pour les rendre admissibles à des aménagements ou à des investissements touristiques depuis la désignation des ZET en 1988.

Aussi, l'extension urbaine n'a pu atteindre ces sites touristiques qu'au début de la troisième millénaire jusqu'à nos jours, alors l'extension urbaine de la ville de Jijel s'est orienté vers le plateau Ayouf par la réalisation partielle des programme des ZHUN après sa promotion au rang du chef lieu de wilaya en 1974.

L'approbation du premier PDAU de la commune de Jijel était en 1995, et bien sur cette période d'insécurité de pays et la décennie de stagnation concrète dans tous les domaines, sauf le domaine de l'urbanisation spontanée et anarchique qui connaît une évolution excessive, et sans contrôle par les collectivités locales et les autres services de l'état concernés par l'urbanisme.

A partir de 2002, les habitations au niveau des ZET ont commencé à augmenter en hauteur, et horizontalement. Ainsi la ville de Jijel a connu une extension longitudinale en parallèle avec la RN 43 (longeant le littoral).

Les deux hypothèses évoquées au début de cette recherche ont été confirmées, de ce fait les zones touristiques littorales ne sont pas préservées, c'est-à-dire, le foncier touristique n'a pas été préservé, pour la réalisation des projets touristiques, et il reste exposé aux extensions urbaines spontanées et illicites à cause de la mauvaise prise en charge de la préservation des zones touristiques par les pouvoirs publics au niveau local, l'inefficacité des outils d'aménagement et d'urbanisme par rapport à la stratégie nationale, et aussi à la non participation volontaire de la population à la gestion urbaine.

Les collectivités locales doivent être plus sérieuses et rigoureuses, lorsqu'il s'agit de la préservation des zones touristiques littorales contre l'urbanisation vue la fragilité de ces espaces et la valeur économique du tourisme dans le monde.

La loi relative au littoral, édicte des prescriptions de protection et de valorisation. Le plan d'aménagement côtier doit délimiter l'espace littoral, préciser les mesures de protection du milieu marin et déterminer la vocation générale des zones affectées au tourisme, activités de loisirs, développement industriel, portuaire, et cultures marines. Le plan directeur à l'échelle de la planification, en plus des orientations relatives à la destination générale des sols, et à l'équilibre entre urbanisation, activités économiques et préservation des espaces naturels, permet de localiser les zones de conflits d'usages, l'impact des pollutions, et l'existence des risques naturels prévisibles. Le plan d'aménagement touristique doit se référer et être en cohérence avec le plan d'aménagement côtier, c-à-d il doit respecter ses orientations. Enfin, le plan d'occupation des sols à l'échelle de la composition urbaine permet de protéger les espaces sensibles notamment par l'interdiction de construire.

Le littoral est aussi une zone de conflits d'usage, ou de nombreuses activités doivent cohabiter. La gestion intégrée devient alors une nécessité, en effet le processus de gestion intégrée des zones littorales « GIZL » offre les moyens et les outils d'intégration des actions et des politiques en faveur d'un projet commun de développement durable, un projet urbain pour la valorisation et la préservation des zones touristiques littorales, en concertation avec tous les acteurs de la ville.

La législation indique des limites dans lesquelles l'administration à la compétence d'agir. En ce qui concerne le littoral algérien, ces textes juridiques comportent des flous qui mènent le plus souvent

au contournement de la loi au lieu de l'appliquer. Il faut noter que les responsabilités et les notions ne sont pas clairement définies. Par ailleurs, la législation n'est pas appliquée rigoureusement. Aussi, il n'existe pas de contrôle hiérarchique, les administrations centrales qui créent la législation n'assurent pas de suivi au niveau local.

Les décrets exécutifs ne doivent pas tarder après la promulgation de la loi pour éviter tout décalage entre législation et pratique.

Les extensions urbaines sur les zones touristiques littorales et sur les ZET notamment s'effectuent devant l'inconscience du pouvoir locale, et l'inefficacité de méthodologies de gestion urbaine et touristique.

Ainsi, la politique de préservation des zones touristiques littorales doit avant tout s'effectuer à travers des outils d'observation et d'évaluation des milieux par l'utilisation des logiciels développés et à la portée du public pour y donner les avis, les propositions d'aménagement, et connecter les services concernées rapidement en leurs facilitant l'intervention, le suivi et la prise de décision. Le système d'information géographique « SIG » publié sur internet avec la possibilité de mise à jour des plans divers, à travers les images prises par système satellitaire actualisé en collaboration avec les spécialistes du domaine de la gestion urbaine et de l'informatique notamment.

Recommandations pour un tourisme durable en Algérie et à la ville de Jijel

Un tourisme respectueux de l'environnement, soit un tourisme durable, exige des efforts progressifs dans la planification, l'exploitation, le suivi, et le traitement de tous les biens, et services impliqués :

- Un schéma directeur pour un tourisme durable au niveau de la ville consiste un outil crucial pour assurer l'amélioration des performances environnementales et la préservation du littoral notamment à l'échelle de la destination tout entière. Ce plan doit être développé et appliqué en relation avec les autres secteurs d'activité liés au tourisme : gouvernements, autorités locales, établissements éducatifs et société civile.
- Les critères environnementaux doivent être incorporés à toute législation ayant trait au tourisme – l'utilisation des sols, les politiques de planification, la construction, l'exploitation des équipements, les normes de rejets atmosphériques, le traitement des déchets, la démolition, la gestion des espaces naturels protégés, la gestion des visiteurs, etc.
- La législation doit non seulement être promulguée mais aussi appliquée. Les gouvernements doivent s'assurer que des moyens de contrôle adéquats sont en place afin d'encourager des modes de développement et de gestion des infrastructures satisfaisants d'un point de vue environnemental. Cela implique d'élaborer des procédures et des directives pour l'ouverture de nouvelles zones au tourisme, de réaliser des études d'impact avec consultation de la population, et de soumettre aux professionnels à l'autorisation dans certains cas.
- La gestion environnementale doit être intégrée dans la gestion des attractions, des centres de visiteurs, des musées, et des galeries, ect.
- La maîtrise du foncier touristique, et le préserver contre les extensions urbaines anarchiques, à travers une méthodologie adéquate et la sensibilisation de la population. Ainsi il faut confier le droit d'expropriation et de préemption des terrains de propriété privée situés dans les ZET aux collectivités locales,

la direction du tourisme, le CNL et la direction de l'environnement et l'application des sanctions décrétés par la loi. Pour pouvoir réaliser les aménagements touristiques d'envergure et améliorer l'aspect de la frange littorale.

- Les nouvelles infrastructures touristiques devraient être situées, conçues et construites dans le souci de développer un tourisme responsable de qualité.
- Le gouvernement et les acteurs de l'industrie du tourisme doivent jouer un rôle actif dans la sensibilisation et la formation de la profession aux enjeux de la protection du littoral.
- Le tourisme respectueux de l'environnement a besoin d'être encouragé. Cela peut aller des démarches volontaires d'autorégulation, comme les démarches de certification environnementale et les écolabels, à des remises sur taxes pour les investissements en faveur de l'environnement, et des dispositifs de financement à faible taux d'intérêt sur les technologies propres et économes.
- Les réseaux internes des différents secteurs de l'industrie du tourisme (transport, tour-opérateurs, hôtellerie, agences de voyage, et activités de loisirs) sont absolument nécessaires, car ils permettent le partage des expériences et des compétences en vue de la mise en place éventuelle de projets relatifs à l'environnement.
- L'industrie touristique doit avoir un impact positif sur la ville, et les revenus du tourisme doivent être visibles et exploités dans la promotion du tourisme et de la ville.
- Les touristes doivent être informés des valeurs naturelles et culturelles, aussi bien que des impacts qu'ils peuvent causer pendant leur séjour. Ils doivent aussi être informés sur ce qu'ils peuvent faire afin que ces destinations puissent continuer à être visitées et appréciées par leurs enfants et petits enfants.
- Le suivi des données environnementales de tous les sites touristiques, entreprises, et actions diverses est essentiel, car cette surveillance fournit des informations qui permettront d'anticiper les impacts futurs et de prévoir les mesures requises pour les éviter.
- Des indicateurs réalistes sur les zones touristiques littorales et sur le développement durable sont aussi nécessaires, à partir desquels tout progrès peut être mesuré et observé.
- Les recommandations et les aménagements touristiques inclus dans la première phase de l'étude de SDAT de la wilaya de Jijel sont adéquats pour le développement et la diversification de l'offre touristique. Ce qui prouve que la problématique n'est pas au niveau des études mais dans l'application de la loi et le système de gouvernance touristique. A ce titre, les modes de gouvernances indiqués dans le deuxième chapitre sont à prendre en charge au niveau local surtout celle de « small is bountiful » pour avoir un tourisme durable.
- L'adoption d'un système développé de marketing touristique de la destination Jijel est très importante pour l'amélioration de sa destination, en matière de touristes étrangers notamment.
- La régularisation et la fiscalisation de la location chez le privée est initiale pour la valorisation des revenus de tourisme au niveau de la wilaya de Jijel.

En tous les cas, il faut encourager « l'initiative volontaire »¹, de compagnies hôtelières, promoteurs immobiliers et gouvernements, pour la promotion du tourisme urbain allant au-delà des exigences des lois et réglementations pour limiter l'urbanisation des zones touristiques littorales. L'étendue possible de telles initiatives est large, allant d'un programme non contraignant du point de vue légal à des engagements juridiques restrictifs négociés.

Les avantages des initiatives volontaires sont plus flexibles que les réglementations imposées et sont plus adaptées aux situations complexes ou en évolution rapide, elles participent à l'amélioration du dialogue et de la confiance entre les entreprises, les gouvernements, et la société civile, elles créent des opportunités d'innovation et de flexibilité pour atteindre les objectifs environnementaux.

Effectivement, il faut élaborer une Agenda 21 détaillé pour la ville de Jijel, en mettant la préservation des ZET et du littorale parmi les priorité locales, en indiquant la méthodologie adéquate, les acteurs et leurs missions détaillés en concertation avec la population locale et les expert nationaux et internationaux. Ainsi il faut se référer aux exemples et aux modèles de gouvernances des pays développés évoqué dans le deuxième chapitre pour atteindre la durabilité de gestion et de gouvernance locale. Cela ne peut se réaliser que par l'intégration des rentes du tourisme pour financer les programmes de développement de la ville- où l'autonomie financière- de l'Agenda 21 locale.

Il faut insister là pour l'adoption d'un système d'information géographique « SIG » adéquat, performant, qui doit être actualiser régulièrement pour permettre le suivi et le contrôle des zones touristiques littorales et de l'extension urbaine afin de faciliter la prise de décision et améliorer la gouvernance urbaine et touristique au niveau de la ville.

« Les problèmes abordés dans Action 21 qui procèdent des activités locales sont si nombreux que la participation et la coopération des collectivités à ce niveau seront un facteur déterminant pour atteindre les objectifs du programme. (...) [Les collectivités locales] jouent, au niveau administratif le plus proche de la population, un rôle essentiel dans l'éducation, la mobilisation et la prise en compte des vues du public en faveur d'un développement durable »². De ce fait, l'Agenda 21 local est une nécessité.

¹. Programme pour un tourisme durable, PNUE. <http://www.uneptie.org/pc/tourism/>

². Chapitre 28 de l'Agenda 21 (conférence de Rio (3-4 juin 1992))

Bibliographie :

Liste des ouvrages

1. Brahim B. Y, Analyse urbaine- éléments de méthodologie, 1999, p 15.
2. Benaïssan. A, L'évolution de la propriété foncière à travers les textes et les différents modes d'accès à la propriété foncière ,2^{ème} FIG Conférence Régional de Marrakech, Maroc, Décembre 2-5, 2003
3. Ben Moussa. H. Système de surveillance du littoral. APAL.. Actes du séminaire international. Développement urbain durable en zone côtière. Mahdia. Tunisie. 2000 .p17
4. Benyoucef. B, Analyse urbaine- éléments de méthodologie, 1999, p 15
5. Bergery L. *Qualité globale et tourisme*. Economica. 2002. p. 127.
6. Beteille R., *Le tourisme vert*, Paris, PUF, 2000
7. Bouchemal.S, La production de l'urbain en Algérie : entre planification et pratiques, laboratoire RNAMS, centre universitaire Larbi Ben M'hidi, Algérie. 2006.
8. Boyer M, *Histoire du tourisme de masse*, Paris, PUF, 1999, p. 9.
9. Cazes G. *Fondement pour une géographie du tourisme et des loisirs*, Paris, Bréal, 1992.
10. Charmes.E. La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine, PUF, Paris, 2011.
11. Chazaud. P. « La qualité, un thème fédérateur impliquant une démarche stratégique d'ensemble », *Cahiers Espaces*, n°61, juillet 1999, pp. 63-65.
12. Collectif, Le paysage élément d'unité ou expression de la diversité méditerranéenne ? In Revue La méditerranée, Éditions du Temps, 2001, p.7
13. CNL. Saison touristique « je préfère l'Algérie ». 2008
14. Deprest F, *Enquête sur le tourisme de masse, l'écologie face au territoire*, Paris, Belin, 1997, p. 6.
15. Dossier Barcelone : La deuxième renaissance, in revue projet urbain, n°14 Septembre 1998, DGUHC, France, p.14
16. Dubet. F, *La Galère : jeunes en survie*, Fayard 1987 et Begag et Delorme Ch, quartier sensibles, Seuil, 1994.
17. El Mouatez. A. Essaouira : le renouveau grâce à la mobilisation générale. Cellule pour l'Agenda 21 local. Essaouira, Maroc. Actes du Séminaire international «Développement urbain durable en zone côtière. Mahdia, Tunisie. 21 – 24 juin 1999. p130-131
18. Frangialli M. « Développer le tourisme pour combattre la pauvreté », Message du secrétaire général de l'OMT, Madrid, le 2 janvier 2007.
19. Jean-Baptiste NARCY, AScA. Protection du littoral et développement durable, quels projets, quels partenaires, quelle gouvernance.Arles. 2007. P 3-4
20. Lanfant M.-F. « Tourisme international reconsidéré : milieu exclu, tiers exclu ? Le principe de l'alternative », *Cahiers du Centre des hautes études touristiques*, n°C165, juin 1991.

-
21. Lanfant M.-F., « Le tourisme dans le processus d'internationalisation », *Revue internationale des sciences sociales de l'Unesco*, 1980, pp. 14-45.
 22. Laplante M, l'expérience touristique contemporaine, Québec, 1996, p.13
 23. Latouche.S. « Main invisible et main-mise sur la nature », Colloque international : *L'environnement une vue d'en bas*, Institut interculturel de Montréal, 1992.
 24. Leon. B. « Tourisme, développement durable et mondialisation », *Géoéconomie*, n° 25, 2003, pp. 24-26.
 25. Meghfour. K.M. des recommandations pour l'élaboration des PDAU et des POS dans les zones littorales.édition Dar El Gharb.2004
 26. Mesplier. A. *Le tourisme dans le monde*, Paris, Bréal, 1995, p. 20.
 27. Michel. F. *Tourismes, touristes, sociétés*, Paris, l'Harmattan, 1998.
 28. Nemouchi. H. Crise multidimensionnelle des villes algériennes : entre discours et réalité, la gestion du patrimoine foncier le cas de la ville de Skikda (nord-est algérien). 2005
 29. O.M.T. *Sustainable tourism development: guide for local planners*, 1993, p.16.
 30. Panerai. P. Depaule. J.C. Demorgon. M. Analyse Urbaine. Éditions parenthèses. Marseille 2002. p 51
 31. Pavot C. *Du méga tourisme au tourisme durable : une approche en terme de développement local*, in *Territoires et dynamiques économiques*, Kherdjemil B. Panhus H. Zaoual H, Paris, l'Harmattan, 1998, p. 172.
 32. Perret J. « La diversité des processus de tourisme durable », in Desvignes. C. « Tourisme durable », *Cahiers Espaces*, n° 67, Novembre 2000, pp. 209-215.
 33. PNUE: Directives concernant la gestion intégrée des régions littorales, avec une référence particulière au bassin méditerranéen. PNUE Rapports et études des Mers régionales No.161. Split, Croatie, PAP/CAR (PAM-PNUE), 1995.
 34. PY. P. *Le tourisme un phénomène économique*, Paris, La Documentation française, 1996, p. 42.
 35. Remy.A. Morphologie urbaine, géographie, aménagement et architecture de la ville, Paris. 2004.
 36. Safri. S, renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin cas du centre-ville de Jijel, 2008
 37. Saissi Meslouhi.R. Etude et gestion des déchets urbains dans la ville d'Essaouira . Bilan et perspective. Maroc. Actes du Séminaire international «Développement urbain durable en zone côtière. Mahdia, Tunisie. 21 – 24 juin 1999. p206-207
 38. Secrétaire général, Conseil économique et social, Rapport sur « *Le tourisme et le développement durable* », 1999, p. 7.
 39. Vellas F., *Economie et politique du tourisme international*, Paris, Economica, 1985, p.22.
 40. Yeseren Eliçin-Arikan. L'environnement et les littoraux en Turquie : Les outils institutionnels et structurels mis au point pour sauvegarder les patrimoines culturels et naturels. Actes du

Séminaire international «Développement urbain durable en zone côtière. Mahdia, Tunisie. 21 – 24 juin 1999. p 120.

41. Yves Henri Bonello, La ville, Paris, 1998, P 36.

42. Zaoual. H. *Du rôle des croyances dans le développement économique*, Paris, l'Harmattan, 2002.

43. Zaoual. H. *La socio-économie de la proximité et du site*, Paris, l'Harmattan, 2005, p. 7.

Mémoire de doctorat

1. Gourija. S. *Tourisme et développement durable : quelles conjugaisons ? Cas du Maroc*. 2008

Mémoires de magistère

1. Bougassa. A. *Le foncier urbain dans la petite région de Taher, disponibilité, mobilisation et contentieux*. 2009.

2. Hadeff .R. *Quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer ? Cas de skikda*. 2008. p 218-223

3. Mansour. H, *centre et périphérie deux centralités complémentaires cas d'Ayouf à Jijel*, 2002, p 50.

4. Sari. D. *Le tourisme urbain auto structurant*, Acte du siminaire internationale, le tourisme urbain, ministère du tourisme, Alger 17-18 avril. 2006.

Revus et articles

1. Atelier du Conservatoire du littoral . Arles. 26-27 septembre 2007. P 3-4.

2. Actes du Séminaire international «Développement urbain durable en zone côtière. Mahdia, Tunisie. 21 – 24 juin 1999.

3. Conseil Consultatif Régional de la Mer .Pour une gestion globale et cohérente de l'espace littoral et maritime. *La Gestion Intégrée des Zones Côtières. Les recommandations du Conseil Consultatif Régional de la Mer*. Hôtel de Région – 27 place Jules Guesde 13481 Marseille cedex 20. Novembre 2009.

4. Directeur du tourisme et de l'artisanat de la wilaya de Jijel. *Communication du développement touristique et perspectives*. Hôtel Chöbae –Ziama Mansouriah. Algérie. Séminaire du 23/12/2010. 2010.

5. Kacemi. M. *Protection du littoral en Algérie entre politiques et pouvoirs locaux : Le cas du pôle industriel d'Arzew (Oran- Algérie)*. *La revue en sciences de l'environnement*, Vol7no3, décembre 2006.

6. Paquot Th. *Ville et banlieues d'hier à aujourd'hui*, in revue Études. septembre 1991.

7. PUCA/ CSTB . Colloque «Villes durables en Europe ». 27 avril 2007. Publié dans le journal d'information PUCA. Dossier Villes durables en Europe, premier plan n°15. Octobre-décembre 2007.

-
8. Sahel. S.M. Kerris. B.C. Nouvelle politique pour la relance du secteur touristique en Algérie: quelle stratégie. 2ème Journée de Recherche sur le Tourisme - 3 Avril 2009 - Groupe Sup de Co La Rochelle
 9. Yves Lebahy. Professeur agrégé de géographie - Université de Bretagne Sud (Lorient). Quel avenir pour la Ria d'Étel ? Extraits des actes du colloque des 29 et 30 mars 2004,
 10. UNESCO. Développement urbain durable en zone côtière. Actes du séminaire international. Mahdia, Tunisie. 21 - 24 juin 1999.

Documents officiels

1. SNAT 2025
2. SDAT 2025
3. SRAT de la région Nord Est
4. PDAU de 1995 et PDAU de 2009 de la commune de Jijel
5. SDAT de la wilaya de Jijel, phase I. 2005
6. CADASTRE du littoral de la wilaya de Jijel, 2007
7. Politique de développement du secteur du tourisme à l'horizon 2015. mars 2006
8. Rapport de la direction du tourisme -Préparatifs saison touristique 2010-

Sites Web

1. <http://www.magharebia.com>
2. fr.wikipedia.org/wiki/Urbanisation//periurbanisation.
3. www.clg-doisneau-gonesse.ac-versailles.fr > ...> hitoire-géographie >3^e
4. www.palissy47.info/IMG/pdf/LES-NB-DU-PT.pdf
5. www.globnet.org/preceup/pages/rf/chapitre/etalieu/.../a/a_b.htm
6. www.maphilo.net/sujet_urbanisation-securite-qualite-vie-2685.htm
7. www.toupie.org > Dictionnaire
8. www.mairieconseilspaysage.net/documents/Eda-etalement-urbain.pdf
9. (http://www.tourisme-durable.net/article.php3?id_article=78)
10. www.uneptie.org/pc/tourism/library/A%20Guide%20for%20Policy%20Makers.htm
11. www.unwto.org
12. [www.Assistancescolaire.com/.../les littoraux-espace-convoites-2_geo_07](http://www.Assistancescolaire.com/.../les_littoraux-espace-convoites-2_geo_07)
13. blog.enseignons.be/.../files/.../G5-Les-littoraux-espaces-convoites.ppt
14. http://www.tourisme-durable.net/article.php3?id_article=78
15. www.france/developpemetdurable/agenda21.fr
16. www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca
17. <http://www.bladi.net>
18. <http://www.lequotidien-oran.com>
19. <http://www.matet.dz>

20. www.projetsdepaysage.fr
21. [Http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/bibliographies/devdurable/note](http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/bibliographies/devdurable/note).
22. www.assisesdutourisme.dz
23. <http://www.OMT.org>
24. <http://www.matet.dz/>
25. www.sgp-gestour.com
26. <http://www.ont-dz.org/>
27. alger@missioneco.org
28. fr.wikipedia.org/wiki/Littoral
29. fr.wikipedia.org/wiki/Littoral_français
30. www.littoral.ifen.fr/uploads/media/rapport1.pdf
31. www.donnees.reunion.developpement-durable.gouv.fr/.../Fiche_indi
32. www.conservatoire-du-littoral.fr/tmp_old/contrat_objectif4BD.pdf
33. documents.irevues.inist.fr/bitstream/handle/2042/31246/LIT.pdf?...
34. www.pole-lagunes.org/ftp/.../Lettre_des_lagunes_hors_serie_1.pdf
35. www.booking.com/Le-Littoral -
36. tourisme-responsable.htm
37. www.malvae.org
38. <http://www.unesco.org>
39. www.Uneptie.org/pc/tourisme/
40. www.Uneptie.org/pc/tourisme/library/écotourism.htm
41. www.Uneptie.org/pc/tourisme/documents/forging_links/forging_linksfinal.pdf
42. www.tourisme.gouv.fr/stat_etude/etude/territoires/rencontre/littoral.pdf
43. Mediterranee.revues.org/350
44. www.projet-destination.org/.../WEB_ALGERIE-Indicateurs du tourisme durable
45. geotourweb.com/nouvelle_page_140.htm
46. www.univ-biskra.dz/courrierdusavoir/Revue_08/33-Maghfour.pdf
47. lewebpedagogique.com/.../dossier-edd-les-enjeux-du-developpement-durable-sur-le-littoral/
48. www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca

المراجع بالعربية :

مذكرة الماجستير :

- دشمي معاذ، العمران العشوائي والآليات التشريعية، دراسة تحليلية ونقدية انعكاسات الآليات التشريعية على العمران والتهيئة العمرانية، بلدية جيجل، 2000،

الوثائق الرسمية:

- تقرير نشاطات الثلاثي الرابع لمديرية السياحة لولاية جيجل لسنة 2010،

Table des matières

| Liste des photos | N° | Page |
|---|-----------------|-------------|
| La zone industrielle Bellara, commune d'El Milia, Jijel | 1 | 112 |
| Le littoral de Ziama Mansouria | 2 - 3 | 114 |
| L'arrière pays (coté Est), commune d'El Ançar | 4 | |
| L'arrière pays (coté Ouest), commune d'Irraguene | 5 | |
| Accès des grottes merveilleuses | 6 | |
| Ghar El Baz et sa forme naturellement façonnée | 7 | |
| La plage de grand phare, une grande fréquentation touristique de la ville | 8 | 124 |
| L'église Djijeli (en plein centre ville, elle a été démolie en 1991)(Situé en plein centre ville, et qui a été démolie en 1991) | 9 | 147 |
| Une villa avec jardin de l'époque français, en plein centre ville | 10 | 161 |
| Des habitations traditionnelles de type rural | 11 | 161 |
| Lotissements des Dames, pré de la gare ferroviaire, à l'entré Est de la ville | 12 | |
| Les villas près de la plage Casino | 13 | |
| L'habitat spontané et illicite aux quartiers Ben Chaiboune, au sud de la ville | 14 | 162 |
| L'habitat précaire du quartier 40 ha | 15 | 163 |
| Les habitats collectifs des ZHUN | 16 | |
| Les habitats collectifs de quartier Casino près de la ZET | 17 | 170 |
| Eaux usées industrielles pollués versantes sans épuration dans l'Oued Moutas vers la ZET Beni Caid | 18 | |
| Déchets polluants de la tannerie déposés à l'intérieur de l'usine, près des constructions constructions | 19 - 20 | 171 |
| La situation stratégique de la ZET Adouane à l'entrée Est de la ville | 21 - 22 | 222 |
| Différents accès de la ZET | 23-24-25 | 222 |
| Vue générale sur la ZET, la situation stratégique et ses vues panoramiques | 26 | 226 |
| Vue sur une petite plage merveilleuse à l'Ouest de la ZET | 27 | 227 |
| L'existence de : très hautes arbres, poteaux d'électricité et l'institut de formation | 28 | 230 |
| L'arrière-pays offre une vue verte agréable derrière la ZET. | 29 | |
| Parking en pleine aire affecté aux estivants. | 30 | |
| Cafétéria et douche dont la bâtisse est détériorée. | 31 | |
| Bungalows et cafétéria à l'ouest de la ZET. | 32 | |
| L'unité de gendarmerie et de la protection civile en bon état. | 33 | |
| Centrale à béton implantée illicitement dans la ZET dont elle utilise le sable de la plage pour la | 34 | |
| L'école primaire au milieu des constructions illicites | 35 | |
| Une fourrière qui perturbe l'aspect général de la ZET | 36 | |
| Les chalets touristiques de l'APC de Jijel | 37 | |
| Des constructions illicites en dur à plusieurs étages | 38 | 231 |
| Des constructions illicites en dur avec du commerce aux RDC, sur la façade de la RN 43. | 39 | 232 |
| Un habitat précaire sous forme d'habitat rural. | 40 | |
| Des habitats précaires avec des toits en tôle. | 41 | |
| bungalows occupés illicitement, pendant la décennie d'insécurité | 42 | |
| Quelques chalets habités ont été entourés par des clôtures en brique pour occuper plus d'espace | 43 | |
| Du coté de la plage, les constructions sont éloignées, l'une de l'autre. | 44 | |
| Du coté de la RN 43, les constructions sont juxtaposées, pour profiter de la situation stratégique de l'entrée de la ville ou le flux du trafic est très important pour animer le commerce. | 45 46 | |
| L'habitat précaire caché derrière les arbres existants pour se protéger contre le vent et le soleil. | 47 | 234 |
| L'habitat précaire fabriqué en matériaux légers et fragiles entouré par des cannes | 48 | |
| Un habitat précaire caché derrière les cordons dunaires | 49 | 234 |
| Habitats précaires collés entre eux | 50 | |
| Les espaces non bâtis sont utilisés pour l'élevage, l'agriculture et comme des aires de jeux, de sport et de promenade en pleine aire | 51-52- 53-54 | 235 |
| Habitats non achevés dont les poteaux sont construits mais ils ne sont pas dallés. | 55 | |
| Habitat en dur fini, dont les balcons sont décorés en plâtre. | 56 | |
| Habitat précaire en ciment et le toit en tôle alourdie par des pierres. | 57 | |
| Clôtures et habitations précaires construites en tôle et en bois | 58-59 | |
| Habitat construit en métal dégradé, ou son propriétaire commence à le changer par la brique | 60 | |
| Les façades des habitats précaires sont pauvres sans ou avec de petites ouvertures | 61-62- | |
| Habitats récents à plusieurs étages dont la couleur de la brique est la plus dominante | 65-66-67- | 237 |

| Liste des photos | N° | Pag |
|---|-----------|------------|
| La détérioration des cordons dunaires côtiers et des arbres par les habitants, pour construire leurs habitats | 69 | 238 |
| La plage est sale, puisque le nettoyage ne se fait qu'au début de la saison estivale | 70 | |
| Traces du pillage et d'extraction de sable -qui est interdit- et qui se fait à l'amiable avec les habitants contre une somme d'argent | 71 | |
| Accès fermés par des branches d'arbre pour cacher le lieu et faciliter le pillage de sable qui est interdit. | 72 | 239 |
| Rejets des matériaux de construction qui nécessitent une décharge spéciale selon la loi | 73 | |
| Glissement de terrain près de la plage | 74 | |
| Les eaux usées des constructions de la ZET se versent directement dans la mer | 75-76 | |
| Un Oued pollué qui se verse directement dans la plage | 77-78 | 240 |
| Deux femmes arrivant à la zone par bus, en portant des sachets | 79-80 | |
| Un habitant qui retourne du centre ville en portant un sachet. | 81 | |
| Un enfant qui rentre de l'école en circulant tout seul dans la zone devant les déchets. | 82 | |
| Un enfant qui court derrière un véhicule vu le manque des aires de jeux | 83 | |
| Le va-et-vient dans la ZET en traversant une route large non pavée, ou en hiver avec la boue, les déplacements deviennent très difficiles | 84-85 | 241 |
| Les habitations longeant la RN 43 profitent de l'éclairage public pendant la nuit pour animer le commerce | 86 | |
| Les pistes non revêtues et les poteaux d'électricité dans la ZET | 87 | 242 |
| Les corbeilles vertes pour la collecte des ordures ménagères de la ZET | 88 | |
| les agents de nettoyage passent périodiquement pour vider les corbeilles vertes | 89 | |
| l'accès de la ZET Beni Caid qui juxtapose la clôture de l'unité de liège | 90 | 243 |
| à l'est de l'accès se trouve la station d'épuration à gauche et l'unité de liège à droite. | 91 | |
| L'accès de la ZET Beni Caid devant la station d'épuration d'où la boue issue bloque cet accès | 92-93 | 248 |
| La partie rocheuse à l'extrémité Ouest de la ZET occupée par deux maisons individuelles en voie de s'augmenter en hauteur | 94 | |
| La différenciation de niveau entre la partie sud et la plage sableuse au nord | 95 | |
| La coexistence de deux types d'habitat : ancien rural et récent | 96-97 | 252 |
| La prolifération de l'habitat individuel non achevé | 98-99 | |
| Des es dunes nivelées par les habitants pour former un terrain de sport | 100 | 254 |
| Des dunes à l'état naturel | 101 | |
| façade urbaine incohérente et constructions spontanées dans l'espace, derrière se forme un tableau naturel de verdure, comme celui de la ZET Adouane. | 102 | 256 |
| Des baraques en tôle de mauvais état à proximité des villas pour l'aviculture et l'élevage | 103- | |
| Activités agricoles et élevage pratiquées par les habitants. | 105 | |
| L'aménagement de la nouvelle zone d'extension urbaine (Le POS Mezghitane) au sud ouest de la ZET en presque totalement en habitats collectifs en R+4 et plus | 106-107 | 257 |
| La saleté de la ZET surtout par les bouteilles d'eau minérale en plastique | 108-109 | |
| La couleur grise des eaux de l'oued et la lente vitesse de l'écoulement, signifie qu'il contient des matières polluantes qui alourdissent sa circulation naturelle. | 110-111 | 258 |
| Derrière la plage sale, se dégagent des gaz polluants de l'unité industrielle de liège et cela détruit l'aspect de la ZET. | 112 | |
| Les voies à l'intérieur de la ZET ne sont pas revêtues | 113 | 260 |
| Le réseau d'assainissement est en cours de réalisation, l'existence d'un chantier et des conduites cumulés pour se raccorder à la station d'épuration existante | 114 | |

Liste des tableaux

| Liste des tableaux | N° | Page |
|--|----|------|
| Quelques mesures de recul de l'urbanisation pour la préservation du littoral | 1 | 30 |
| Evolution de la part du secteur du tourisme dans le PIB en Algérie | 2 | 87 |
| Evolution de la balance touristique - poste voyages en Algérie | 3 | 88 |
| Nombre de nuitées de non résidents dans les hôtels algériens | 4 | 89 |
| Agglomérations littorales dont les distances qui les sépare moins de 5 km | 5 | 120 |
| Constructions illicites dans les communes côtières | 6 | 121 |
| Caractéristiques des installations industrielles littorales | 7 | 122 |
| L'évolution de capacités hôtelières d'accueil dans la wilaya de Jijel | 8 | |
| évolution des campings, des centres de vacances et de leurs charges entre 2008 et | 9 | 123 |
| Les estivants dans les plages entre 2008 et 2009 | 10 | 124 |
| Evolution des touristes étrangers à la wilaya de Jijel (2008- 2009) | 11 | |
| Localisation et superficies des ZET de la wilaya de Jijel | 12 | 127 |
| Les ZET prioritaires à l'investissement selon la direction du tourisme | 13 | 128 |
| Les investissements touristiques | 14 | 130 |
| Etat des investissements existants | 15 | 131 |
| récapitulatif des risques naturels et technologiques dans la ville de Jijel | 16 | 136 |
| Evolution de la population de la commune par rapport à la wilaya (1966-2008) | 17 | 143 |
| Nombre d'habitants et densité de la population en 2008 | 18 | 144 |
| l'évolution de la population par agglomération | 19 | |
| Répartition spatiale de la population entre 1998 et 2008 | 20 | 145 |
| surfaces et propriété des terrains des ZHUN | 21 | 152 |
| les programmes d'habitats social locatifs pour la résorption des habitats précaires | 22 | 155 |
| Evolution du nombre de logement social locatif (2000 – 2010) | 23 | 163 |
| Evolution du nombre de logement promotionnel (2000- 2010) | 24 | |
| caractéristiques des eaux usées industrielles | 25 | 169 |
| Types et quantité de déchets générés par les unités industrielles | 26 | 171 |
| Transport routier par bus et autocar à l'origine ou à destination de Jijel | 27 | 173 |
| Capacité d'hébergement des hôtels de la ville de Jijel | 28 | 175 |
| caractéristiques des ZET situées dans la ville de Jijel | 29 | 176 |
| perspectives de l'ancien PDAU, et surfaces urbanisées réellement jusqu'à 2008 | 30 | 181 |
| récapitulatif des secteurs d'urbanisation | 31 | 185 |
| Récapitulatif de projets touristiques programmés dans la commune de Jijel | 32 | 187 |
| Taux de surfaces aménageables des ZET dont les études sont lancées en 2010, | 33 | 188 |
| Les opérations de contrôle et les procédures effectuées | 34 | 213 |
| Les infractions enregistrées par les services de l'APC depuis 2009 | 35 | 214 |
| Nombre d'habitats précaires par zone (RGPH 2008) | 36 | |
| Résultat de l'application de la loi 08-15 pendant une année de sa mise en œuvre | 37 | 215 |
| Les lotissements qui ont eu le certificat de conformité au niveau de la ville de Jijel | 38 | |
| les programmes d'habitats social locatifs pour la résorption des habitats précaires | 39 | 216 |
| provenances des habitants de la ZET Aduane | 40 | 223 |
| Occupation du sol de la ZET Aduane | 41 | 227 |
| aperçu de la ZET Aduane par les collectivités locales et la direction du tourisme | 42 | 229 |
| provenances des habitants de la ZET Beni Caid | 43 | 245 |
| occupation du sol de la ZET Beni Caid | 44 | 249 |
| aperçu de la ZET Beni Caid par les collectivités locales et la direction du tourisme | 45 | |

Liste des graphes

| Liste des graphes | N° | Page |
|--|----|------|
| Tourisme mondial et arrivées touristiques | 1 | 18 |
| Comparaison des exportations et des recettes du tourisme international | 2 | 22 |
| Evolution du nombre de touristes en Algérie par rapport à nos voisins | 3 | 79 |
| La nouvelle approche qualitative de la demande nationale | 4 | 91 |
| L'hébergement des touristes algériens | 5 | |
| Arrivée de touristes étrangers à la wilaya et en Algérie | 6 | 125 |
| Fréquentations par types d'hébergements à la wilaya de Jijel et en Algérie | 7 | |
| Evolution de la population de la ville de Jijel (1966-2008) | 8 | 143 |
| Provenance des habitants de la ZET Adouane | 9 | 223 |
| La population scolarisée | 10 | 224 |
| taux d'accusation et de chômage des habitants | 11 | 225 |
| Les fonctions des habitants | 12 | |
| Niveau de revenus des habitants | 13 | 226 |
| Occupation du sol | 14 | 229 |
| provenances des habitants de la ZET | 15 | 245 |
| Population scolarisée | 16 | 246 |
| Taux d'occupation et de chômage des habitants | 17 | |
| Fonction des habitants | 18 | 247 |
| Niveau de revenus des habitants | 19 | |
| Occupation du sol de la ZET | 20 | 249 |

Liste des figures

| Liste des figures | N° | Page |
|--|----|------|
| Le 1 ^{er} plan d'urbanisme de la ville de Jijel -1861- | 1 | 147 |
| Le port de Djidjeli en 1957 | 2 | 148 |
| Extension urbaine à tache d'huile sous forme de faubourgs au alentours du la citadelle | 3 | 149 |
| L'air des trois ZHUN promulguées dans le cadre du PUD | 4 | 151 |
| La ville de Jijel en 1987 | 5 | 156 |
| La ville de Jijel en 2006 | 6 | |
| les extensions urbaines de la ville de Jijel | 7 | |
| La situation stratégique des ZET étudiées | 8 | 220 |
| Accessibilité de la ZET Adouane | 9 | 221 |
| Accessibilité de la ZET Beni Caid | 10 | 244 |

Liste des schémas

| Liste des schémas | N° | Page |
|--|----|------|
| Le tourisme est l'un des moteurs de l'économie | 1 | 22 |
| Les intervenants de la gestion touristique | 2 | 103 |

Liste des cartes

| Liste des cartes | N° | Page |
|---|-----------|-------------|
| Infrastructures d'accès à la wilaya | 1 | 117 |
| Relief de la wilaya de Jijel | 2 | |
| délimitation du littoral de la wilaya de Jijel | 3 | 119 |
| L'état de fait des ZET | 4 | 129 |
| Risques naturels et technologiques dans la commune de Jijel | 5 | 139 |
| Secteurs d'urbanisation | 6 | 142 |
| Extensions urbaines de la ville de Jijel | 7 | 158 |
| Les différents types d'habitats à la ville de Jijel | 8 | 164 |
| les équipements publics dans la commune de Jijel | 9 | 166 |
| Occupation du sol et densité des habitations de la ZET Adouane | 10 | 228 |
| Composition urbaine de la ZET | 11 | 233 |
| Hauteurs des constructions de la ZET | 12 | 236 |
| Servitudes de la ZET | 13 | 238 |
| Occupation du sol et densité de l'habitat dans la ZET Beni Caid | 14 | 250 |
| Hauteurs des constructions de la ZET | 15 | 253 |
| Composition urbaine de la ZET | 16 | 255 |
| Servitudes de la ZET | 17 | 259 |



Annexes

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

==*==*==*==*==*==*==*==*==*==

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة العربي بن مهيدي- أم البواقي-

معهد التسيير و التقنيات الحضرية - سلك ما بعد التدرج (ماجستير) -

استمارة بحث ميدانية

التوسع العمراني و إشكالية حماية المناطق السياحية الساحلية
حالة مدينة جيجل

خاصة بالسكان

من فضلكم ملأ هذه الاستمارة لمساعدتنا في انجاز هذا البحث العلمي

أجب عن الأسئلة و ضع علامة (X) في الخانة المناسبة.

الحالة الاجتماعية للسكان:

* عنوان الإقامة الحالية:

* الاسم الذي يعرف به الحي الذي تسكنه (مثلا: ليكيتي،

كازينو.....):

* بالنسبة للأبوين، حدد هل:

- الأب: عامل: بطال: متقاعد:

- الأم: عاملة: مأكثة في البيت: متقاعدة:

* إذا كان عاملا: في أي قطاع يشتغل؟ الأب: قطاع عام "الدولة" قطاع خاص ، الأم: قطاع عام "الدولة" قطاع خاص

* حدد ميدان الشغل بالضبط؟

- الأب: الفلاحة: الصناعة: الخدمات (إدارة، طب، تجارة، تعليم....): البناء حرف و صناعة تقليدية الصيد البحري الأمن الوطني

- الأم: الفلاحة: الصناعة: الخدمات (إدارة، طب، تجارة، تعليم....): البناء حرف و صناعة تقليدية الصيد البحري الأمن الوطني

* حدد الدخل الشهري لـ:

- الأب: أقل من 12000 دج من 12000 إلى 30000 دج من 30000 إلى 50000 دج أكثر من 50000 دج

- الأم: أقل من 12000 دج من 12000 إلى 30000 دج من 30000 إلى 50000 دج أكثر من 50000 دج

* حدد مكان العمل لكل منهما:

- الأب: داخل الوطن: خارج الوطن: - الأم: داخل الوطن: خارج الوطن:

* إذا كان داخل الوطن: حدد مكان عمل:

- الأب: الولاية: البلدية: المنطقة:

- الأم: الولاية: البلدية: المنطقة:

* حدد المستوى التعليمي لـ:

- الأب: ابتدائي متوسط ثانوي جامعي تكوين مهني غير متعلم

- الأم: ابتدائي متوسط ثانوي جامعي تكوين مهني غير متعلم

* حدد عدد أولاد الأسرة:.....العاملين.....المتدرسينالبطالين.....المتزوجين:.....
* بالنسبة للأولاد المتدرسين، حدد عدد:

- الذكور في:الطور الابتدائي.....الطور الثانويالطور المتوسطالطور الجامعي.....التكوين المهني.....
- الإناث في:الطور الابتدائي.....الطور الثانويالطور المتوسطالطور الجامعي.....التكوين المهني.....
* بالنسبة للعاملين، حدد عدد:

- الذكور:..... في: القطاع العام " الدولة" كم؟- القطاع الخاص كم؟
- الإناث: في: القطاع العام " الدولة" كم؟- القطاع الخاص كم؟
* حدد عدد الأولاد العاملين في الميادين الآتية:

- الذكور: الفلاحة:.....الصناعة:.....الخدمات (إدارة، طب، تجارة، تعليم..):.....البناء:.....حرف و صناعة تقليدية.....الصيد البحري.....الأمن الوطني.....
- الإناث: الفلاحة:.....الصناعة:.....الخدمات (إدارة، طب، تجارة، تعليم..):.....البناء:.....حرف و صناعة تقليدية.....الصيد البحري.....الأمن الوطني.....
* عدد الأولاد العاملين داخل المدينة:، عدد الأولاد العاملين خارج المدينة:
* عدد العائلات بالمسكن:، عدد الغرف بالمسكن:

* عدد الأولاد المتزوجين:.....، عدد الإناث المتزوجات:..... عدد الذكور المتزوجون:.....، هل يسكنون معكم في نفس المسكن: نعم لا
* حدد عدد الأولاد المتزوجون الذين يسكنون معكم في نفس المسكن:، هل لديهم في مسكنكم: غرفة عدة غرف طابق
* أين كنت تسكن من قبل:تاريخ الانتقال لهذا الحي:
* ما هي أسباب انتقالك لهذا الحي؟ هل من أجل:.....

متابعة التعليم: البحث عن العمل التقرب من مكان العمل التقرب من المرافق و الخدمات الوضع الأمني الحصول على مسكن:
أسباب أخرى:.....

أذكرها:.....

بالنسبة للمسكن:

* هل مسكنكم الحالي: ملك: مستأجر إرث: وظيفي نوع آخر، أذكره:.....
* ما نوع المسكن الذي تعيش فيه: هل هو؟ مسكن جماعي: مسكن فردي:
* إذا كان المسكن جماعي: حدد:

- نوع المسكن: تساهمي: اجتماعي: ترقوي: كراء: بيع بالإيجار نوع آخر، أذكره:.....
* كم هو عدد غرف المسكن: F2 F3 F4 F5 أكثر
* هل أجريت تغييرات على المسكن؟ نعم لا

- إذا كان نعم، لماذا؟.....
* إذا كان مسكن فردي حدد:

نوع المسكن: تقليدي أوربي (موروث عن الاستعمار) فيلا تحصيل (lotissement)
فوضوي (بدون رخصة البناء) قصديري نوع آخر أذكره
- ما هي الوثائق الخاصة بالمسكن التي تملكها؟

رخصة البناء: مخطط معماري: قرار إداري عقد الملكية: شهادة المطابقة: لا شيء:
- هل الوضعية العقارية للمسكن قانونية؟ نعم: لا:

- إذا كان لا، لماذا؟.....

.....

- هل اعتمدت في بناء المسكن على: إعانة الدولة: رأس المال الخاص: إعانة العائلة: إعانة البنك:
* بالنسبة للخصائص المعمارية للمسكن:

- عدد الطوابق.....، مادة البناء: الإسمنت المسلح: الحجر البناء الجاهز (Préfabriqué) القصدير:

- هل حالة المسكن: جيدة: متوسطة: رديئة:

- هل منزلكم مرتبط بالشبكات العمومية لـ: الصرف الصحي الكهرباء الهاتف مياه الشرب الغاز الانترنت

- بالنسبة للصرف الصحي الخاصة بالمسكن، أين تصب؟ حفرة التعفن الواد أو الشعبة البحر مباشرة

* على مستوى الحي السكني:

* ما رأيك في المظهر العام لل بنايات؟ هل هو: جيد: رديء:

- إذا كان رديء، هل بسبب؟ رداءة الشكل المعماري: عدم إتمام البناء: عدم التناسق بين البناءات إجراء تغييرات في البناية

- إذا كانت هناك أسباب أخرى أذكرها:

- هل لديكم جمعية الحي؟ نعم: لا

- إذا كان نعم، هل تساهم هذه الجمعية في تسيير و تطوير الحي؟ نعم: لا

- إذا كان لا، لماذا؟

.....

- إذا كان نعم، ما هو الدور الذي تقوم به؟

.....

- هل الحي يتوفر على:

- مساحات خضراء: نعم: لا إذا كان نعم، هل هي مهياً؟ نعم: لا:

- أماكن الترفيه: نعم: لا إذا كان نعم، هل هي مهياً؟ نعم: لا:

- حظيرة السيارات: نعم: لا إذا كان نعم، هل هي مهياً؟ نعم: لا:

- الإنارة العمومية: نعم: لا

- هل الحي يتوفر على تجهيزات عمومية (مدرسة، مسجد، عيادة، سوق، ملعب،)؟ نعم لا

- إذا كان نعم، اذكرها:

- ما هي التجهيزات التي تنقصكم بالحي؟

.....

* هل يقوم السكان في حيّكم بكراء مساكنهم للسياح في فصل الصيف؟ نعم لا

* هل تقوم بكراء مسكنك للسياح في فصل الصيف؟ نعم لا

- إذا كان نعم، لماذا؟ هل لـ: زيادة الدخل نقص الفنادق أسباب أخرى

.....

- كم تتراوح أسعار الكراء؟ أقل من 2000 دج من 2000 إلى 4000 دج أكثر من 4000 دج

- عند كراء المسكن في الصيف، أين تنتقلون؟ هل: تملكون مسكن آخر عند الأقارب داخل الولاية تقضون العطلة خارج الولاية

.....

- إذا كنت تملك مسكن آخر، أين يوجد: داخل المدينة خارج المدينة

* على مستوى المدينة:

* ما رأيك في المنظر العام للمدينة (الواجهة العمرانية)؟ هل هو: جيد: متوسط: رديء:

* باعتبار المدينة ذات طابع سياحي، في رأيك هل تؤدي وظيفتها السياحية كما يجب؟ نعم: لا

* إذا كان لا، لماذا؟ هل بسبب: نقص الفنادق غياب التنظيم: نقص أماكن الترفيه و الراحة نقص تهيئة الشواطئ

البناء الفوضوي بالقرب من الشواطئ نقص الخدمات في موسم الاصطياف (نقل، صحة، إ طعام..)

- أسباب أخرى أذكرها:

- إذا كان بسبب غياب التنظيم، هل بسبب؟

سوء التسيير من طرف السلطات ضعف القوانين سوء التخطيط عدم تطبيق القوانين غياب الثقافة السياحية لسكان المدينة

- أسباب أخرى أذكرها:

* هل يقوم السكان في المدينة بكراء مساكنهم للسياح في فصل الصيف؟ نعم لا

- إذا كان نعم: أين ينتقلون هل؟ يملكون مسكن آخر: عند الأقارب داخل الولاية: يقضون العطلة خارج الولاية

- أماكن أخرى، اذكرها:

* بالنسبة للتنقل داخل المدينة، هل تعاني من صعوبات؟ نعم لا

- إذا كان نعم: هل بسبب: الازدحام رداءة الطرقات انعدام أماكن التوقف سوء توزيع التجهيزات

- أسباب أخرى أذكرها:

* في فصل الصيف، هل تزداد صعوبات التنقل؟ نعم لا

- إذا كان نعم لماذا؟ كثرة السياح استعمال السياح لسياراتهم الفردية انعدام التوجيه للسياح

- أسباب أخرى أذكرها:

* ما هو رأيك في نظافة المدينة في الصيف: - وسط المدينة جيدة متوسطة رديئة

- مناطق التوسع العمراني جيدة متوسطة رديئة

- إذا كانت رديئة، هل بسبب: سوء تسيير النفايات لا مبالاة السكان لا مبالاة السياح ارتفاع عدد السياح في الصيف

- أسباب أخرى أذكرها:

* بالنسبة لتوسع المدينة:

* ما رأيك في التوسع الحالي لمدينة جيجل باتجاه حرائن و مزغيطان، هل أنت راض عنه؟ نعم لا

- إذا كان لا، لماذا؟ هل لأنه: يشوه صورة المدينة: يقضي على الأراضي الفلاحية: يستهلك المناطق السياحية:

- أسباب أخرى أذكرها:

* هل كنت تفضل التوسع باتجاه جنوب المدينة؟ نعم لا

- إذا كان نعم، لماذا؟ هل ل: حماية الشريط الساحلي استغلال شمال المدينة في مشاريع سياحية تخفيف الضغط عن المناطق الشمالية للمدينة

- أسباب أخرى أذكرها:

* ما رأيك في تحويل منطقة "عدوان علي" الفلاحية (الكلم 3) إلى منطقة عمرانية؟ هل أنت؟ موافق غير موافق

- إذا كنت غير موافق، اذكر لماذا: هل كنت تفضل؟ أن تبقى فلاحية مساحة خضراء للتنزه استغلالها في مشاريع سياحية

- اقتراحات أخرى، أذكرها:

* ما رأيك في التوسع العمراني على المناطق السياحية الساحلية؟ ، هل أنت راض عنه؟ نعم لا

- إذا كان لا، هل لأنه: يشوه صورة المدينة: يستهلك المناطق السياحية: نقص الرقابة من طرف السلطات المعنية:

سوء التخطيط عدم تطبيق القوانين عدم وعي السكان بأهمية هذه المناطق و ضرورة المحافظة عليها

- أسباب أخرى أذكرها:

* هل تعرف المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير " PDAU " ؟ نعم لا

* هل تعرف مخطط شغل الأراضي " POS " ؟ نعم لا

- إذا كان نعم، هل تعلم انه بإمكانك إبداء رأيك و تقديم اقتراحات حول هذه المخططات خلال مدة معينة بالبلدية التي تسكن بها؟ نعم لا

- إذا كان نعم، هل تفعل ذلك؟ نعم لا

* ما هي المناطق السياحية الساحلية التي تراها أكثر عرضة للبناء؟.....

هل تعرف ما هي مناطق التوسع السياحي (Les ZET) ؟ نعم لا

هل تعرف مكان تواجد مناطق التوسع السياحي بالمدينة (Les ZET) ؟ نعم لا

إذا كان لا لماذا؟ هل بسبب: عدم تعيين حدودها (سياج، لافتات...) عدم تهيئتها و انجازها لوجود بنايات عليها

- أسباب أخرى أذكرها:.....

* أذكر المناطق السياحية الساحلية التي أنجزت عليها بنايات فوضوية بالمدينة؟.....

* بالنسبة لتوسع البنايات على الشاطئ، في الجهة الشمالية لمنطقة الرابطة، هل أنت راض عنه: نعم لا

- إذا كان نعم لماذا؟.....

- إذا كان لا، هل بسبب: خطورة البناء في هذه المنطقة وجود قوانين تمنع البناء عليها استهلاك العقار السياحي

توفر مناطق أخرى مناسبة للتوسع العمراني تلويث الشاطئ (الصرف الصحي، النفايات...)

- أسباب أخرى أذكرها:.....

- ما رأيك في انجاز مؤسسة إعادة التربية (الحبس) في المدخل الشرقي للمدينة؟ هل أنت راض عنه: نعم لا

- إذا كان لا، لماذا؟ هل بسبب: تشويه مدخل المدينة استهلاك العقار السياحي وجود مناطق أكثر ملائمة لهذا المشروع

* بالنسبة للمنطقة الواقعة بالمدخل الشرقي للمدينة بالجهة الشمالية (خلف الحبس تحت طريق قسنطينة):

هل أنت راض عن البنايات الموجودة بها؟ نعم لا

- إذا كان لا لماذا؟ هل بسبب؟ خطورة البناء في هذه المنطقة وجود قوانين تمنع البناء عليها استهلاك العقار السياحي

توفر مناطق أخرى مناسبة للتوسع العمراني تلويث الشاطئ (الصرف الصحي، النفايات...)

- أسباب أخرى أذكرها:.....

* بالنسبة لمنطقة قبل لعرايش " تحت الطريق الوطني"، هل أنت راض عن انتشار عمليات البناء بها؟ نعم لا

- إذا كان لا لماذا؟ هل بسبب: خطورة البناء في هذه المنطقة وجود قوانين تمنع البناء عليها استهلاك العقار السياحي

توفر مناطق أخرى مناسبة للتوسع العمراني تلويث الشاطئ (الصرف الصحي، النفايات...)

- أسباب أخرى أذكرها:.....

* ما هي اقتراحاتكم من أجل الحد من التوسع العمراني على المناطق السياحية الساحلية؟.....

* ما هي اقتراحاتكم من أجل تنمية السياحة بالمدينة و تطويرها؟.....

في الأخير، نشكركم على مساعدتنا في انجاز هذه الاستمارة، التي من خلالها يمكننا معرفة المشاكل التي تعاني منها السياحة بالمدينة، و الاجتهاد من أجل إيجاد حلول

Entrevue destiné aux administrations

L'extension urbaine et la problématique de préservation des zones touristiques littorales
« Cas de la ville de Jijel »

Direction de :

Sous tutelle du ministère de :

Créer en (citer l'année) :

Créer par la loi ou le décret N° :

• Les principales missions :

1-

2-

3-

4-

5-

6-

• Quelle sont les types de logements que vous réalisez ? Et combien de logements réalisés, en cours, ou programmés dans chaque type, actuellement? En indiquant le site d'implantation (si vous pouvez des tableaux)

1-

2-

3-

4-

5-

6-

• Indiquer la loi ou le décret qui contient ses types de logements :

.....

.....

• Les difficultés que vous trouvez lors de votre travail :

1-

2-

3-

4-

5-

• Comment vous choisissez les terrains pour réaliser vos projets ?

.....

.....

.....

.....

- Est-ce que il ya des difficultés en matière de foncier ? Oui Non
Lesquelles ? Comment vous les réglez ?

.....
.....
.....
.....
.....

- Basant sur votre rôle en matière d'urbanisme, citer les principaux interventions de votre direction ?

.....
.....
.....

- Est-ce que vous participez à l'élaboration des instruments d'urbanisme (PDAU et POS)? Oui Non
Si oui, comment ? Et quels sont les lois et les décrets que vous basez sur ?

- 1-
- 2-
- 3-
- 4-
- 5-

- Vu que Jijel est une ville touristique, comment vous intégrez cet aspect dans les projets est ce que vous programmez :

Autres :

.....
.....
.....

- Est-ce que vous réalisez tous ce que vous programmez ? Oui Non

-Si non pourquoi ?

.....
.....
.....

- Donner vos commentaires sur l'extension urbaine de la ville de Jijel :

.....
.....
.....
.....
.....

- D'après vous, et d'après les réglementations que vous travailler avec, quel sont les causes et les origines de l'extension urbaine non contrôlé, et souvent anarchique ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....

-
- La ville de Jijel avant 1990, s'est évoluer vers le plateau Ayouf, et après cette datte ou la création des instruments d'urbanisme PDAU et POS, elle s'est étaler vers l'est et l'ouest parallèlement à la RN 43 et au littorale, et malgré la création de lois 02-02 du 15/02/2002 relative a la préservation du littorale, l'extension sur le littoral n'a pas été stopper, pourquoi on n'applique pas les lois ?

.....
.....
.....
.....
.....

- Est-ce que vous participez à l'élaboration des différents instruments (SDAL, PAC, PAT et SDAT de wilaya)? Oui Non

.....
.....

Si non pourquoi ? Est ce que vous voulez participer à l'amélioration du tourisme dans la ville, même si par des idées et des avis ?

.....
.....

- Est que vous voulez participer à la planification et donner des idées d'aménagement concernant les ZET ?

.....
.....

- Citez les principaux acteurs du tourisme au niveau de la wilaya.

.....
.....

- Quelles sont les procédures selon vous pour la préservation des zones touristiques littorales contre l'urbanisation ?

.....
.....

- La majorité des ZET de la wilaya de Jijel, et de la ville notamment ont été occupées totalement ou partiellement par des habitations, Selon vous, pourquoi les ZET n'ont pas été préservées ?

.....
.....

- Quels sont les directives pour pouvoir préserver les ZET, au niveau de la wilaya et de la ville de Jijel, notamment ?

.....
.....
.....

Tableau: programme quinquennal du logement social participatif « LSP »¹ (2005 - 2009)

| Années | Nombre de logements | Sites | État |
|--------|---------------------|-----------------|-------------------------------|
| 2005 | 120 | Akabi | Achevés |
| | 15 | Rabta | |
| | 20 | Ayouf | |
| | 10 | Jijel -ACL- | Achevés |
| | 60 | Akabi | |
| | 72 | Equité | |
| | 20 | Ayouf | |
| 2006 | 170 | Mezritane | 155 Achevés et 15 en cours |
| | 40 | Equité | Achevés |
| 2007 | 402 | Mezritane | Achevés |
| | 230 | 200 à Mezritane | 175 Achevés Et 25 en cours |
| | | 30 à Harratene | Achevés |
| | 35 | Mezritane | Achevés |
| 2008 | 50 | Harratene | Achevés |
| | 270 | Mezritane | 90 Achevés Et 180 en cours |
| | | 20 | Mezritane |
| | 10 | Mezritane | en cours |
| | 70 | Mezritane | |
| 2009 | 30 | Ben Achour | Achevés |
| | 20 | Equité | |
| | 170 | Harratene | |
| | 100 | Harratene | |
| 2010 | 90 | Akabi | Problèmes de terrains |
| | 220 | POS -Entrée Est | Programmes validés |
| | | | |
| Total | 2244 | - | - |

Source : DLEP, 2010

¹ LSP est devenu LPA (logement Promotionnel aidé) en 2011 par l'arrêté interministériel du 14 mai 2011.

Loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral

Le Président de la République,
Vu la Constitution et notamment ses articles 122 et 126;
Vu l'ordonnance n°66-62 du 26 mars 1966 relative aux zones et aux sites touristiques;
Vu l'ordonnance n°66-155 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code de procédure pénale;
Vu l'ordonnance n°66-156 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code pénal;
Vu l'ordonnance n°73-12 du 3 avril 1973, modifiée et complétée, portant création du service national des gardes côtes;
Vu l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime, modifiée et complétée par la loi n°98-05 du 25 juin 1998;
Vu la loi n°83-03 du 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement;
Vu la loi n°83-17 du 16 juillet 1983, modifiée et complétée, portant code des eaux;
Vu la loi n°84-12 du 23 juillet 1984, modifiée et complétée, portant régime général des forêts;
Vu la loi n°84-17 du 7 juillet 1984, modifiée et complétée, relative aux lois de finances;
Vu la loi n°90-08 du 7 avril 1990, relative à la commune;
Vu la loi n°90-09 du 7 avril 1990 relative à la wilaya;
Vu la loi n°90-17 du 31 juillet 1990, modifiant et complétant la loi n°85-05 du 16 février 1985 relative à la protection et à la promotion de la santé;
Vu la loi n°90-25 du 18 novembre 1990, modifiée et complétée, portant orientation foncière;
Vu la loi n°90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme;
Vu la loi n°90-30 du 1er décembre 1990 portant loi domaniale;
Vu la loi n°98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel;
Vu la loi n°01-11 du 11 Rabie Ethani 1422 correspondant au 3 juillet 2001 relative à la pêche et à l'aquaculture;
Vu la loi n°01-20 du 27 Ramadhan 1422 correspondant au 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire;
Après adoption par le Parlement,

Promulgue la loi dont la teneur suit :

DISPOSITION PRELIMINAIRE :

Article 1er. — La présente loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral.

TITRE I

DEFINITIONS :

Art. 2. — Au sens de la présente loi, on entend par :

- **cordon dunaire côtier** : une langue de sable formée (dans un l'on entasse sur un sol submergé pour servir de fondation ou de protection à des ouvrages immergés.
- **formation côtière** : une couche de terrain d'origine définie et sur laquelle se développe un ensemble d'espèces végétales présentant un faciès analogue.
- **isobathe** : des points d'égalité de profondeur en mer.
- **lande** : une étendue de terre où ne croissent que certaines plantes sauvages telles que bruyère, ajoncs, genêts ou toute autre variété similaire.

- **lido** : une lagune derrière un cordon littoral.
- **marais** : une nappe d'eau stagnante peu profonde recouvrant un terrain partiellement envahi par la végétation.
- **off-shore** : toute activité se situant sur la mer, loin du rivage.
- **remblaiement** : l'action de colmatage par alluvionnement.
- **rivage naturel** : zone couverte et découverte par les plus hautes et les plus basses eaux, les dunes et bandes littorales, les plages et lidos, les côtes rocheuses et les falaises, les plans d'eaux côtiers en communication en surface avec la mer et les parties naturelles des embouchures.
- **vasière** : endroit à fond vaseux.

Chapitre I

Principes fondamentaux

Art. 3. — Dans le littoral, l'ensemble des actions de développement s'inscrit dans une dimension nationale d'aménagement du territoire et de l'environnement. Il implique la coordination des actions entre l'Etat, les collectivités territoriales, les organisations et les associations qui œuvrent dans ce domaine et se fonde sur les principes de développement durable, de prévention et de précaution.

Art. 4. — Dans le cadre de l'élaboration des instruments d'aménagement et d'urbanisme concernés, l'Etat et les collectivités territoriales doivent :

- veiller à orienter l'extension des centres urbains existants vers des zones éloignées du littoral et de la côte maritime,
- classer dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et frappées des servitudes de non-aedificandi, des sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel et touristique,
- encourager et œuvrer pour le transfert, vers des sites appropriés, des installations industrielles existantes dont l'activité est considérée comme préjudiciable à l'environnement côtier.

Art. 5. — L'état naturel du littoral doit être protégé.

Toute mise en valeur du littoral doit être effectuée dans le respect des vocations des zones concernées.

Art. 6. — Le développement et la promotion des activités sur le littoral doivent se conformer à une occupation économe de l'espace et à la non-détérioration du milieu environnemental. L'Etat décide des mesures réglementaires en vue de l'exploitation durable des ressources littorales.

Chapitre II

Le littoral

Art. 7. — Au sens de la présente loi, le littoral englobe l'ensemble

- des îles et îlots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents mètres (800m), longeant la mer et incluant :
- les versants de collines et montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale;
- les plaines littorales de moins de trois kilomètres (3 km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes ;
- l'intégralité des massifs forestiers;
- les terres à vocation agricole;
- l'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe dans le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes tel que défini ci-dessus;
- les sites présentant un caractère paysager, culturel ou historique.

Art. 8. — Le littoral, au sens de l'article 7 ci-dessus, fait l'objet de mesures générales de protection et de valorisation énoncées par la présente loi.

Il comprend une zone spécifique qui fait l'objet de mesures de protection et de valorisation, dénommée zone côtière, qui comprend :

- le rivage naturel,
- les îles et les îlots,
- les eaux intérieures maritimes,
- le sol et le sous-sol de la mer territoriale.

Section 1

Dispositions générales relatives au littoral

Art. 9. — Il est interdit de porter atteinte à l'état naturel du littoral qui doit être protégé, utilisé et mis en valeur en fonction de sa vocation.

Art. 10. — L'occupation et l'utilisation des sols littoraux doivent préserver les espaces terrestres et marins remarquables ou nécessaires au maintien des équilibres naturels.

Sont concernés par la présente disposition, les côtes rocheuses d'intérêt écologique, les dunes littorales et les landes, les plages et les lidos, les forêts et les zones boisées littorales, les plans d'eau côtiers et leur proximité, les îlots et les îles et tous autres sites d'intérêt écologique ou de valeur scientifique sur le littoral, tels que les récifs coralliens, les herbiers sous marins et les formes

ou formations côtières sous marines.

Toutefois, peuvent être admises les installations ou constructions légères nécessaires à la gestion, au fonctionnement et la mise en valeur desdits espaces.

Art. 11. — Les espaces réservés aux activités touristiques et notamment les activités balnéaires et les sports nautiques, le camping et le caravanning, même à titre temporaire, sont définis par voie réglementaire qui en précise les conditions de leur utilisation.

Ces activités sont interdites au niveau des zones protégées et des sites écologiques sensibles et font l'objet de prescriptions particulières dans les zones comprenant des sites culturels et historiques.

Art. 12. — L'extension longitudinale du périmètre urbanisé des agglomérations situées sur le littoral est interdite au-delà de trois (3) kilomètres.

Cette distance englobe le tissu existant et les constructions nouvelles.

L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral est également interdite, à moins que la distance les séparant soit de cinq (5) kilomètres au moins sur le littoral.

Art. 13. — La hauteur des agglomérations et autres constructions projetées sur les hauteurs des villes côtières doivent tenir compte des contours naturels de la ligne de crête.

Art. 14. — Sont réglementées, les constructions et les occupations du sol liées directement aux fonctions des activités économiques

autorisées par les instruments d'aménagement et d'urbanisme sur la bande littorale comprise dans une superficie de trois (3) kilomètres à partir des plus hautes eaux maritimes.

Les conditions et les modalités de ces constructions et le taux d'occupation du sol sont fixées par voie réglementaire.

Art. 15. — Toute implantation d'activité industrielle nouvelle est interdite sur le littoral tel que défini à l'article 7 ci-dessus.

Sont exclues de la présente disposition, les activités industrielles et portuaires d'importance nationale prévues par les instruments d'aménagement du territoire.

Les conditions et les modalités de transfert d'installations industrielles au sens de l'article 4 alinéa 3 ci-dessus, sont fixées par voie réglementaire.

Art. 16. — Les réseaux routiers et les voies carrossables d'accès au rivage sont réalisés conformément aux dispositions ci-dessous :

- 1 – sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage dans la limite d'une bande de huit cents (800) mètres;
- 2 – sont interdites, les voies carrossables nouvelles sur les dunes littorales, les cordons dunaires côtiers et les parties supérieures des plages;
- 3 – sont interdites les routes de transit parallèles au rivage réalisées sur une distance de plus de trois (3) kilomètres au moins à partir des plus hautes eaux maritimes.

Toutefois, en raison de contraintes topographiques de configuration des lieux ou de besoins des activités exigeant la proximité immédiate de la mer, il peut être fait exception aux alinéas (1) et (2) ci-dessus.

L'exception prévue ci-dessus est précisée par voie réglementaire.

Section II

Dispositions particulières relatives aux zones côtières

Art. 17. — Est régie par voie réglementaire, toute occupation des parties naturelles bordant les plages et participant au maintien de leur dynamique et de leur équilibre sédimentaire, ainsi que celle des dunes bordières et des cordons sableux des parties hautes des plages non atteints par les hautes mers.

Les services compétents prennent toutes les mesures nécessaires pour réhabiliter et/ou pour préserver le haut des plages et les cordons sableux bordiers, notamment contre le piétinement ou toute autre forme de surfréquentation ou d'utilisation abusive.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

Art. 18. — Sans préjudice des dispositions légales en vigueur en matière de servitudes de *non-aedificandi* et sous réserve du cas des activités et des services pour lesquels la proximité immédiate de la mer est une nécessité, ces servitudes peuvent être portées à trois cents (300) mètres pour des motifs liés au caractère sensible du milieu côtier.

Les conditions et les modalités d'extension de la zone objet de *non-aedificandi* et d'autorisation des activités permises sont fixées par voie réglementaire.

Art. 19. — Les actions d'endiguement, d'enrochement et de remblaiement ne sont pas autorisées quand elles portent atteinte à l'état naturel du rivage, sauf quand elles sont justifiées par des installations liées à l'exercice d'un service public dont la localisation en bord de mer est nécessaire ou en raison d'impératif de protection de la zone concernée.

Art. 20. — Sans préjudice des dispositions de la loi n° 01-11 du 11

Rabie Ethani 1422 correspondant au 3 juillet 2001 sus-visée, les autorisations d'extraction de matériaux et notamment de granulat sur le rivage et ses dépendances sont soumises à étude d'impact sur l'environnement, y compris dans les parties naturelles des zones d'embouchure et les lits des cours d'eaux proches des rivages.

Les extractions de matériaux visées à l'alinéa précédent, à l'exception des travaux de désenvasement et de désensablement des ports sont formellement interdites lorsqu'elles concernent :

- 1 – les zones adjacentes aux plages, lorsqu'elles participent à leur équilibre sédimentaire;
- 2 – les plages;
- 3 – les dunes littorales, lorsque leur équilibre ou leur patrimoine sédimentaire est menacé.

Art. 21. — L'extraction de matériaux sous marins en off-shore est interdite jusqu'à la limite de l'isobathe des vingt cinq (25) mètres.

En cas de nécessité liée à la nature des fonds concernés ou des particularités liées aux écosystèmes qu'ils abritent, les zones concernées peuvent être étendues par voie réglementaire.

Les activités industrielles en off-shore sont déterminées par voie réglementaire.

Art. 22. — Les agglomérations de la zone côtière de plus de cent mille habitants (100.000) doivent disposer d'une station d'épuration des eaux usées.

Les agglomérations de moins de cent mille habitants (100.000) doivent disposer de procédés et de systèmes d'épuration des eaux usées.

Art. 23. — La circulation et le stationnement des véhicules automobiles sur le rivage naturel sont interdits.

Sont autorisés à circuler, en cas de besoin, les véhicules des services de sécurité, de secours ou de nettoyage et d'entretien des plages.

TITRE II

INSTRUMENTS DE MISE EN OEUVRE

Chapitre I

Instruments de gestion du littoral :

Art. 24. — Il est créé un organisme public dénommé commissariat national du littoral chargé de veiller à la mise en œuvre de la politique nationale de la protection et de la mise en valeur du littoral en général et de la zone côtière en particulier.

Cet organisme a pour mission notamment d'établir un inventaire complet des zones côtières, tant en ce qui concerne les établissements humains que les espaces naturels. Une attention particulière sera portée aux régions insulaires.

L'organisation, le fonctionnement et les missions de cet organisme sont définis par voie réglementaire.

Art. 25. — L'inventaire visé à l'article 24 ci-dessus servira de base à l'élaboration :

1 - d'un système global d'information fondé sur des critères d'évaluation permettant un suivi permanent de l'évolution du littoral et l'élaboration d'un rapport sur l'état du littoral publié tous les deux ans;

2 - d'une cartographie des zones côtières comportant notamment une cartographie environnementale et une cartographie foncière.

Art. 26. — Dans les communes riveraines de la mer et afin de protéger des espaces côtiers, notamment les plus sensibles, il est institué un plan d'aménagement et de gestion de la zone côtière dénommé plan d'aménagement côtier qui comporte l'ensemble des dispositions fixées par les lois et règlements en vigueur et celles de la présente loi.

Les conditions d'élaboration du plan d'aménagement côtier, son contenu et les modalités de sa mise en œuvre sont fixés par voie réglementaire.

Art. 27. — La qualité des eaux de baignade fait l'objet d'analyses périodiques et régulières conformément à la réglementation en vigueur. Les résultats des analyses doivent faire l'objet d'une information régulière des usagers.

Art. 28. — Un contrôle de tous les rejets urbains, industriels et agricoles susceptibles de dégrader ou polluer le milieu marin doit être effectué régulièrement. Les résultats qui en découlent sont portés à la connaissance du public.

Art. 29. — Les dunes font l'objet d'un classement en zones critiques ou en aires protégées. L'accès pourra y être interdit et des actions spécifiques de stabilisation du sol sont entreprises en recourant à des méthodes biologiques pour préserver le couvert forestier ou herbacé.

Art. 30. — Les parties des zones côtières où les sols et la ligne côtière sont fragiles ou menacés d'érosion, sont classées en zones critiques. L'accès pourra y être interdit et des actions seront entreprises pour assurer leur stabilisation.

Les constructions, ouvrages, routes, parkings et aménagements de loisirs sont interdits dans ces zones critiques.

Art. 31. — Les espaces boisés de la zone côtière sont classés afin d'empêcher leur destruction et de garantir leur rôle de stabilisation des sols.

Les coupes et arrachages des espèces végétales contribuant à la stabilisation des sols sont interdits.

Cependant, dans certaines circonstances pouvant être utiles à l'environnement et dans l'intérêt des objectifs de la conservation de la nature, les coupes et le déracinement peuvent être justifiés comme une forme dynamique de gestion.

Art. 32. — Les marais, les vasières et les zones humides sont protégés et ne peuvent faire l'objet d'un changement d'affectation à moins que celui-ci soit d'intérêt environnemental.

S'ils représentent un espace revêtant un intérêt environnemental, ils doivent faire l'objet d'un classement en aire protégée.

Chapitre II

Instruments d'intervention sur le littoral

Art. 33. — En cas de pollution sur le littoral ou les zones côtières ou dans les autres cas de pollution marine nécessitant une intervention d'urgence, des plans d'aménagement sont institués à cet effet. Les modalités de définition des plans d'intervention d'urgence, leur contenu et leur déclenchement ainsi que la coordination entre les différentes autorités intervenant dans leur mise en œuvre sont précisés par voie réglementaire.

Art. 34. — Dans les zones littorales ou côtières sensibles ou exposées à des risques environnementaux particuliers et afin de mobiliser l'ensemble des moyens requis, il est institué un conseil de coordination côtière.

La composition et le fonctionnement de ce conseil sont fixés par voie réglementaire.

Art. 35. — Il est institué un fonds pour financer la mise en œuvre des mesures de protection du littoral et des zones côtières.

Les ressources de ce fonds ainsi que les modalités de leur affectation sont fixées par la loi de finances.

Art. 36. — Des mesures d'incitation économique et fiscale favorisant l'application de technologies non polluantes et d'autres moyens compatibles avec l'internalisation des coûts écologiques, sont institués dans le cadre de la politique nationale de gestion intégrée et de développement durable du littoral et des zones côtières.

TITRE III

DISPOSITIONS PENALES :

Art. 37. — Sont habilités à procéder à la recherche et à la constatation des infractions aux dispositions de la présente loi et aux textes pris pour son application :

— les officiers et agents de police judiciaire ainsi que les corps de contrôle régis par le code de procédure pénale ;
— les inspecteurs de l'environnement.

Art. 38. — Les infractions aux dispositions de la présente loi et aux textes pris pour son application, sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire.

Les procès-verbaux sont, sous peine de nullité, transmis dans un délai de cinq (5) jours au procureur de la République territorialement compétent, par l'agent verbalisateur qui en adresse copie à l'autorité administrative compétente.

Art. 39. — Est puni d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de cent mille dinars (100.000) à trois cent mille dinars (300.000) ou de l'une de ces deux peines, quiconque contrevient aux dispositions de l'article 15 de la présente loi.

En cas de récidive, les peines visées à l'alinéa précédent sont portées au double.

La juridiction compétente peut prononcer la confiscation des instruments, matériels et engins ayant servi à commettre l'infraction.

Art. 40. — Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de deux cent mille dinars (200.000) à deux millions de dinars (2.000.000) ou de l'une de ces deux peines, quiconque contrevient aux dispositions de l'article 20 ci-dessus.

En cas de récidive, les peines visées à l'alinéa précédent sont portées au double.

La juridiction compétente peut prononcer la confiscation des instruments, matériels et engins ayant servi à commettre l'infraction.

Art. 41. — Toute infraction aux dispositions de l'article 21 alinéa 1^{er} ci-dessus est passible d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de cent mille dinars (100.000) à trois cent mille dinars (300.000) ou de l'une de ces deux peines .

Toute infraction aux dispositions de l'article 21 alinéa 2 ci-dessus est passible d'un emprisonnement d'un (1) an à deux (2) ans et d'une amende de cinq cent mille dinars (500.000) à un million de dinars (1.000.000) ou de l'une de ces deux peines.

En cas de récidive, les peines visées aux alinéas 1^{er} et 2 du présent article sont portées au double.

La juridiction compétente peut prononcer la confiscation des instruments, matériels et engins ayant servi à commettre l'infraction.

Art. 42. — Toute infraction aux dispositions de l'article 23 de la présente loi est passible d'une amende de deux mille dinars (2.000).

Art. 43. — Toute infraction aux dispositions de l'article 30 alinéa 2

de la présente loi est passible d'un emprisonnement de six (6) mois à un (1) an et d'une amende de cent mille dinars (100.000) à cinq cent mille dinars (500.000) ou de l'une de ces deux peines.

En cas de récidive, les peines visées à l'alinéa précédent sont portées au double.

Art. 44. — Sur requête de l'autorité administrative compétente, le juge peut ordonner toute mesure nécessaire pour éviter, réduire ou remédier à un danger, une nuisance ou un inconvénient consécutifs aux infractions aux obligations prescrites par la présente loi.

Art. 45. — Pour les infractions prévues aux articles 39, 40, 41 et 43 ci-dessus, la juridiction compétente ordonne aux frais du condamné, soit la remise en état des lieux, soit l'exécution des travaux d'aménagement, conformément aux dispositions prévues par la présente loi.

Sommaire

| | |
|-----------------------------|---|
| Introduction générale | 1 |
|-----------------------------|---|

PARTIE THEORIQUE

Chapitre I : Généralité sur l'extension urbaine, le tourisme et les caractéristiques des zones littorales

| | |
|---|----|
| 1. Généralité sur l'extension urbaine | |
| 1.1 Caractéristiques de base | 8 |
| 1.1.1 Les types de l'extension urbaine..... | 8 |
| 1.1.2. Les formes de l'extension urbaine..... | 8 |
| 1.1.3. Les facteurs de l'extension urbaine..... | 9 |
| 1.1.4 Les contraintes de l'extension urbaine..... | 10 |
| 1.2 Les effets du gigantisme des villes et de l'extension urbaine | 11 |
| 1.2.1 L'explosion urbaine..... | 11 |
| 1.2.2 Le système urbain menacé par la prolifération de l'exode urbain et rural | 12 |
| 1.2.3 Le déplacement individuel et l'engorgement des centres urbains | 13 |
| 2. Historique et caractéristiques du tourisme dans le monde..... | 15 |
| 2.1 Historique du tourisme..... | 15 |
| 2.1.1 La période 1492 - 1800 (le tourisme des privilégiés) | 15 |
| 2.1.2 La période 1800-1970 (du tourisme des privilégiés au tourisme de masse)..... | 16 |
| 2.1.3 De 1970 à nos jours (de l'épuisement du tourisme de masse vers le tourisme durable) | 17 |
| 2.2 Les nouvelles tendances du marché touristique | 18 |
| 2.2.1 Le tourisme durable de qualité | 19 |
| 2.2.2 L'écotourisme, aspect du tourisme durable..... | 20 |
| 2.3 Les avantages du tourisme..... | 21 |
| 2.4 Les méfaits du tourisme..... | 23 |
| 3. Les caractéristiques des zones littorales dans le monde | 24 |
| 3.1 Des zones attractives..... | 24 |
| 3.2 Des zones aménagées | 25 |
| 3.3 Des milieux fragiles et menacés..... | 26 |

Chapitre II : Expériences étrangères de gestion des zones touristiques littorales

| | |
|--|----|
| 1. Quelques procédures de préservation des zones touristiques littorales dans le monde | 29 |
| 2. Quelques mesures de recul de l'urbanisation pour la préservation du littoral | 30 |
| 3. Quelques organismes pour la préservation des zones littorales | 31 |
| 3.1 Le Conservatoire du littoral Français | 31 |
| 3.2 Le National Trust de Grande Bretagne | 32 |

| | |
|--|----|
| 3.3 L'Agence pour l'Aménagement et la Protection du littoral APAL et l'Observatoire du Littoral (OL) de la Tunisie | 32 |
| 4. Quelques modes de gouvernance | 34 |
| 5. L'agenda 21 local, un outil de développement durable | 35 |
| 6. Villes et préservation des zones touristiques littorales | 37 |
| 6.1 La ville de Marseille, France | 37 |
| 6.2 5.3 La ville de Barcelone, Espagne | 38 |
| 6.3 La ville d'Istanbul, Turquie | 39 |
| 5.4 La ville de Mahdia, Tunisie | 40 |
| 5.5 La ville d'Essaouira, Maroc | 43 |

Chapitre III : La politique urbaine par rapport à la préservation du littoral en Algérie

| | |
|---|----|
| 1. Les extensions urbaines en Algérie : causes et effets | 47 |
| 1.1 Les principales causes de l'extension urbaine en Algérie | 47 |
| 1.2 Le surpeuplement urbain faute de la période d'insécurité de pays | 48 |
| 1.3 L'évolution de la politique de la gestion urbaine et le souci de maîtriser les extensions urbaines au niveau du littoral | 48 |
| 1.3.1 La période (1962 – 1978) : une politique d'équilibre régional plus qu'une politique d'aménagement du territoire | 49 |
| 1.3.2 La période (1978 - 1990) : une politique d'aménagement du territoire dotée d'attribution mais sans autorité et sans moyen | 51 |
| 1.3.3 La décennie des années 1990 : le déclin de la politique d'aménagement du territoire face à deux crises, économique et sécuritaire | 51 |
| 1.3.4 La décennie des années 2000 : une nouvelle politique d'aménagement du territoire dans le cadre de développement durable | 52 |
| 1.4 Evaluation de l'application des politiques urbaines sur terrain | 52 |
| 1.5 La problématique du foncier accentue le phénomène des extensions urbaines démesuré | 54 |
| 1.6 La gestion urbaine locale face aux objectifs de la stratégie nationale de la préservation du littoral | 56 |
| 1.6.1 Les instruments d'aménagement du territoire et d'urbanisme face à la préservation du littoral | 56 |
| 1.6.1.1 Le SNAT 2025, stratégie de freinage de l'urbanisation du littoral | 56 |
| 1.6.1.2 Le SRAT de la Région- Programme Nord Est (Constantine - Mila - Béjaïa - Jijel - Annaba - Skikda - El Tarf) | 57 |
| 1.6.1.3 Le PAW (Plans d'Aménagement de Wilaya) | 58 |
| 1.6.1.4 Le SDAAM (Schémas Directeurs d'Aménagement des Aires Métropolitaines) | 58 |
| 1.6.1..5 Le SDAL (Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral) | 58 |
| 1.6.1..6 Le PDAU et les POS à l'échelle de la ville | 59 |
| 1.6.2 La nécessité de concertation entre les différents acteurs et la société civile pour une gestion urbaine durable | 60 |
| 1.6.3 L'incapacité des plans d'urbanisme de concrétiser les objectifs nationaux à l'échelle | |

| | |
|--|----|
| de la ville | 61 |
| 1.6.4 Situation critique de l'urbanisme en Algérie | 63 |
| 1.6.5 Quelques cas justifiant la situation grave de l'urbanisme en Algérie | 64 |
| 1.6.5.1 Le séisme de 2003 et l'amendement de la loi 90-29 relative à l'aménagement et l'urbanisme | 64 |
| 1.6.5.2 Difficultés de l'application de la loi 06-06 de l'orientation de la ville | 64 |
| 1.6.5.3 La loi n° 15- 08 de la mise en conformité des constructions, intention ambitieuse | 65 |
| 1.6.6 Les services du tourisme et de l'environnement, nouveaux acteurs de planification urbaine. | 66 |
| 2. La préservation du littoral en Algérie | 67 |
| 2.1 Le développement d'un cadre législatif sur la protection de l'environnement et notamment du littoral en Algérie | 67 |
| 2.2 Explication de la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral | 68 |
| 2.3 Les outils de la préservation du littoral | |
| 2.3.1 Le SDAL (Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral) | 70 |
| 2.3.2 Le PAC (plan d'aménagement côtier)..... | 70 |
| 2.3.3 Les PAT (Plan d'Aménagement touristique) | 70 |
| 2.4 Les principaux organismes de la gestion urbaine et la préservation du littoral au niveau local..... | 70 |
| 2.5 Le commissariat national du littoral « CNL », principal acteur de la préservation du littoral..... | 73 |
| 2.6 Le fond national du littoral pour soutenir la stratégie nationale | 74 |
| 2.7 Le manque de coordination entre les différents secteurs au niveau local | 74 |
| 2.8. La gestion du secteur du tourisme et de l'environnement, par des décisions centralisées | 75 |
| 3. Le PDAU et le POS face à la loi 02-02..... | 75 |

Chapitre IV : Le tourisme algérien, et le souci de développement durable du littoral

| | |
|--|----|
| 1. Les caractéristiques du tourisme algérien | 78 |
| 1.1 Le tourisme algérien et le contexte international | 78 |
| 1.2 Le tourisme algérien par apport à ses voisins | 79 |
| 1.3 Les principaux enjeux du tourisme algérien..... | 80 |
| 1.4 L'évolution de la stratégie du tourisme en Algérie..... | 81 |
| 1.5 La réalité du tourisme algérien, comme secteur économique | 87 |
| 2. L'étude du marché du tourisme | 88 |
| 2.1 L'évolution de la balance touristique | 88 |
| 2.2 Les touristes étrangers | 88 |
| 2.3 Les touristes algériens (l'Algérie est une région émettrice des touristes) | 90 |
| 2.4 Les touristes algériens résidents à l'étranger | 92 |
| 3. Les points forts de l'offre touristique algérienne | 92 |
| 4. Les faiblesses de l'offre touristique algérienne | 92 |
| 5. Les risques aggravant le tourisme et la destination Algérie | 93 |
| 6. La stratégie pour la relance du tourisme algérien | 93 |

| | |
|--|-----|
| 7.2 Le foncier touristique..... | 97 |
| 7.3. L'aménagement touristique | 98 |
| 7.3.1. Les instruments de planification touristique | 99 |
| 7.3.1.1. Le SDAT 2025 (stratégie nationale du tourisme a l'horizon 2025) | 99 |
| 7.3.1.2. Les plan d'aménagement touristique (PAT), pour la gestion des ZET au niveau local | 100 |
| 7.4. Les intervenants en matière de la gestion du tourisme | 100 |
| 7.4.1. Au niveau national | 100 |
| 7.4.1.1. L'agence nationale de développement du tourisme (ANDT) | 100 |
| 7.4.1.2. L'office national du tourisme « ONT » | 101 |
| 7.4.2. Au niveau local | 101 |
| 7.4.2.4. A l'échelle des collectivités locales | 102 |
| 8. Les infractions et les sanctions concernant l'urbanisation des ZET | 103 |
| 9. Les contraintes de l'investissement touristique | 105 |
| 9.1 L'indisponibilité du foncier touristique | 105 |
| 9. 2 L'inadéquation du mode de financement des investissements hôteliers lourds | 106 |
| 10. Réalité de la gouvernance actuelle du tourisme | 106 |
| 10.1. Une gestion touristique centralisée | 106 |
| 10.2. Une organisation institutionnelle peu amélioré | 106 |
| 10.3. Un marketing peu diffuseur de la destination Algérie | 107 |
| 11. La gouvernance touristique face à la problématique de la préservation du littoral | 107 |

PARTIE PRATIQUE

Chapitre V : Le contexte régional Jijilien et la problématique de préservation des zones touristiques littorales

| | |
|---|-----|
| 1. Les activités économiques de la wilaya | 111 |
| 2. Potentialités touristiques de la wilaya | 113 |
| 2.1 Potentialités naturelles | 113 |
| 2.2. Les valeurs culturelles | 115 |
| 2.3. Les infrastructures de transport | 116 |
| 3. La zone littorale de la wilaya de Jijel | 118 |
| 3.1 Présentation de la zone littorale | 118 |
| 3.2 La population littorale | 118 |
| 3.3. La topographie de la wilaya favorise l'urbanisation de la zone littorale | 118 |
| 3.4. Consommation de l'espace et application de la loi 02- 02 relative à la protection et à la valorisation du littoral | 118 |
| 3.4.1. Identification et délimitation des extensions de deux agglomérations adjacentes de moins de 5 Km qui sont interdites par la loi 02-02 | 120 |
| 3.4.2. Identification et délimitation des périmètres urbanisés sur les 3 Km d'extension longitudinale désignés par la loi 02-02 | 120 |

| | |
|---|-----|
| 3.4.3. Urbanisation et dégradation du cadre de vie | 120 |
| 3.4.4. Les installations industrielles implantées dans la bande littorale | 121 |
| 4. Caractéristique du tourisme de la wilaya | 122 |
| 4.1 Les infrastructures d'accueil (capacités d'accueil) | 122 |
| 4.1.1 La capacité d'accueil hôtelier | 122 |
| 4.1.2 La capacité d'accueil des campings et des centres de vacances | 123 |
| 4.1.3 La capacité d'accueil des plages | 123 |
| 4.3. Les arrivées de touristes étrangers à la wilaya de Jijel par rapport à l'Algérie | 124 |
| 4.4. Les impacts de la location chez le particulier | 125 |
| 4.5 Les projets structurants pour améliorer la capacité de charge touristique | 126 |
| 4.6 L'état des ZET de la wilaya de Jijel | 126 |
| 4.7 Les sites touristiques de l'arrière-pays favorable à l'écotourisme | 130 |
| 5. L'état des investissements touristiques dans la wilaya | 130 |
| 6. les principales causes de la progression du tourisme à Jijel | 131 |

Chapitre VI : L'extension urbaine, le tourisme et la préservation des zones littorale de la ville de Jijel

| | |
|--|-----|
| 1. Contraintes de l'extension urbaine et dégradation des zones touristiques littorales | 135 |
| 1.1. Jijel, ville exposée aux risques naturels et technologiques..... | 135 |
| 1.2. La pénurie de terrains favorables à l'extension urbaine..... | 136 |
| 1.2.1. Les zones défavorables à la construction..... | 137 |
| 1.2.2. Les terrains difficiles à la construction..... | 138 |
| 1.2.3. Les zones moyennement favorables à la construction..... | 140 |
| 1.2.4. Les zones favorables à la construction | 140 |
| 2. Analyse démographique | 143 |
| 2.1. L'évolution de la population..... | 143 |
| 2.2 La ville de Jijel est la plus peuplée de la wilaya | 144 |
| 2.3. Le rythme de croissance reste élevé, malgré le ralentissement enregistré ces dernières années | 144 |
| 2.4 La croissance s'explique par l'excédent migratoire | 144 |
| 2.5. Répartition spatiale de la population | 145 |
| 2.6. La poussée démographique source d'un étalement urbain éclaté et fragmenté | 145 |
| 3. Analyse de la ville de Jijel | 146 |
| 3.1. L'évolution urbaine de la ville de Jijel | 146 |
| 3.1.1. Avant l'occupation française | 146 |
| 3.1.2. Pendant l'occupation française (1830-1962) | 147 |
| 3.1.3. Après l'indépendance | 149 |
| 3.1.3.1. La période (1962 – 1974) | 149 |
| 3.1.3.2. La période (1974 – 1985) | 149 |
| 3.1.3.3. La décennie (1985- 1995) | 153 |
| 3.1.3.4. La décennie (1995- 2005) | 153 |

| | |
|---|-----|
| 3.1.3.5. La période de 2005 à nos jours | 154 |
| 3.2. Les différents secteurs d'urbanisation selon le PDAU..... | 159 |
| 3.3. Typologie de l'habitat existant | 160 |
| 3.4. L'accumulation des équipements publics, et des hôtels dans l'ancien centre ville..... | 165 |
| 3.5. Jijel, ville touristique dont l'aménagement presque nulle des espaces verts, de loisirs et de détente | 167 |
| 3.6. L'état de voiries et de réseaux divers | 167 |
| 3.7. Les déchets urbains | 170 |
| 3.8. La pollution de l'air | 172 |
| 3.9. Le blocage de la circulation causé par l'utilisation de véhicules individuels..... | 172 |
| 3.10. Les caractéristiques du transport public dans la ville..... | 173 |
| 4. Tourisme au niveau de la ville | 174 |
| 4.1. Potentialités touristique..... | 174 |
| 4.2. Capacité d'accueil des équipements touristiques au niveau de la ville..... | 175 |
| 4.3. L'état des ZET de la ville de Jijel..... | 175 |
| 5. Etude critiques de la gouvernance urbaine et touristique au niveau local | 176 |
| 5.1. Etude critiques des instruments d'urbanisme..... | 176 |
| 5.1.1. Le PAW de Jijel : un outil d'aménagement « dépassé » | 176 |
| 5.1.2. Le PDAU de la commune de Jijel, un outil qui prouve l'inexpérience et l'incompétence des acteurs..... | 177 |
| 5.1.2.1. Discussion du PDAU de 1995 | 177 |
| 5.1.2.2. Discussion du PDAU de 2009, (révision de l'ancien PDAU)..... | 181 |
| 5.1.2.3. Critiques des intervenants concernés par la gouvernance urbaine..... | 185 |
| 5.3. Etude critiques des instruments d'aménagement touristique | 186 |
| 5.4. Critiques des intervenants concernés par la gouvernance touristique..... | 189 |
| Chapitre VII : Analyse de questionnaires destinés à la population et résultats des entrevues effectués avec les administrations concernées | |
| 1. Propriété des constructions | 192 |
| 2. Caractéristiques physiques des constructions..... | 193 |
| 2.1. Hauteurs des constructions..... | 193 |
| 2.2. Matériaux de construction..... | 193 |
| 2.3. Etat des constructions..... | 194 |
| 3. Les VRD (taux de raccordement aux réseaux divers)..... | 194 |
| 4. Au niveau de quartiers | |
| 4.1. L'aspect général des constructions | 194 |
| 4.2. Les associations de quartier..... | 195 |
| 4.3. Les équipements inexistants..... | 195 |
| 5. L'activité de la location des appartements en saison estivale..... | 196 |
| 5.1. Taux de location des maisons | 196 |

| | |
|---|-----|
| 5.2. Les causes de location des maisons | 196 |
| 5.3. Les prix de location | 196 |
| 5.4. Destination des habitants lors de la location de leurs maisons | 197 |
| 5.5. Prolifération de l'habitation secondaire | 197 |
| 6. Au niveau de la ville | 197 |
| 6.1 L'image de la ville | 197 |
| 6.2 Degrés de satisfaction concernant le rôle touristique de la ville | 198 |
| 6.2.1. Les causes d'insatisfaction | 198 |
| 6.2.2. Si à cause de l'absence d'organisation, pourquoi ? | |
| 6.3. Concernant les déplacements au niveau de la ville | 199 |
| 6.3.1. Est que vous trouvez des difficultés ? | 199 |
| 6.3.2. En saison estivale, est ce que les difficultés de déplacement devient plus compliquées ? | 199 |
| 6.4. La propreté de la ville | 200 |
| 6.5. Les instruments d'urbanisme..... | 200 |
| 6.5.1. Taux de connaissance de PDAU et de POS | 200 |
| 6.5.2. Taux de participation à l'élaboration de ces instruments | 201 |
| 7. L'extension de la ville | 201 |
| 7.1. Degré de satisfaction concernant l'extension actuelle de la ville, vers Harratène et Mezghitane | 201 |
| 7.2. Degré de satisfaction concernant l'extension vers le Sud de la ville? | 201 |
| 7.3. Degré de satisfaction concernant la transformation la plus récente de la zone agricole Adouane Ali en zone urbaine ? | 202 |
| 7.4. Degré de satisfaction concernant l'extension urbaine sur les zones touristiques littorales | 202 |
| 7.5. Les zones touristiques littorales les plus exposées à l'urbanisation | 203 |
| 7.6. Les ZET | 204 |
| 7.6.1. Taux de connaissance des ZET | 204 |
| 7.6.2. Taux de connaissance de leurs sites | 204 |
| 7.7. Degré de satisfaction concernant les constructions illicites dans les plages et l'extension urbaine sur les zones touristiques, par exemple sur la zone de Rabta | 204 |
| 7.8. Degrés de satisfaction, concernant l'implantation du centre pénitentiaire, à l'entré Est de la ville ... | 205 |
| 7.9. Degrés de satisfaction concernant l'extension sur la zone du 3 ^{ème} km, à l'entré Est de la ville sous la RN 43 | 206 |
| 7.10. Degrés de satisfaction concernant l'urbanisation de la zone de l'Araïech, à l'entré Ouest de la ville | 206 |
| 8. Résumé de l'analyse de questionnaires destinés à la population..... | 207 |
| 9. L'impact du changement social jijilien sur l'occupation des zones touristiques littorales | 211 |
| 10. Les résultats de l'entrevue avec les services concernés..... | 211 |
| 10.1. Selon la direction du tourisme..... | 211 |
| 10.2. Selon les services de la DLEP..... | 213 |
| 10.3. Selon les services de l'APC et de la DUC..... | 213 |

| | |
|--|-----|
| 10.4. Selon la direction de l'environnement..... | 216 |
| 10.5. Concernant le CNL..... | 216 |
| 10.6. Concernant le comité de choix de terrains..... | 217 |

Chapitre VIII : Analyse de degré de préservation de deux ZET

| | |
|---|-----|
| 1. Représentation des deux ZET | 220 |
| 2. Analyse de la première ZET | 221 |
| 2.1. Situation de la ZET Adouane Ali | 221 |
| 2.2. Propriété foncière de la ZET | 222 |
| 2.3. Les accès de la ZET | 222 |
| 2.4. Analyse socioéconomique des habitants enquêtés de la ZET..... | 223 |
| 2.4.1. La composante sociale de La ZET..... | 223 |
| 2.4.2. La provenance des habitants | 223 |
| 2.4.3. Les premiers habitants de la zone | 224 |
| 2.4.4. La population scolarisée | 224 |
| 2.4.5. Les fonctions des habitants | 226 |
| 2.4.6. Les revenus des habitants | 226 |
| 2.5. Analyse urbaine de la ZET Adouane Ali | 226 |
| 2.5.1. Topographie du terrain | 226 |
| 2.5.2. Occupation du sol de la ZET | 227 |
| 2.5.3. Composition urbaine de la ZET | 229 |
| 2.5.3.1 Les équipements existants | 229 |
| 2.5.3.2. L'habitat | 231 |
| 2.5.3.2.1. Types et caractéristiques des constructions | 231 |
| 2.5.3.2.2. Disposition des constructions dans l'espace | 232 |
| 2.5.3.3. L'espace non bâtie | 234 |
| 2.5.4. L'aspect architectural | 234 |
| 2.5.4.1. Matériaux de construction | 234 |
| 2.5.4.2. Couleurs, hauteur et forme des façades | 235 |
| 2.6. L'aménagement du nouveau POS « Adouane » accentue l'urbanisation de la ZET | 237 |
| 2.7. Les servitudes au niveau de la ZET | 237 |
| 2.8. La dégradation de la ZET | 239 |
| 2.9. Le danger de déplacement des habitants de la ZET | 240 |
| 2.10. Les VRD au niveau de la ZET | 241 |
| 2.11. La collecte des ordures ménagères | 242 |
| 3. Analyse de la ZET Beni Caid -à l'entrée Ouest de la ville de Jijel- | 242 |
| 3.1. Situation de la ZET | 242 |
| 3.2. Propriété foncière de la ZET | 243 |

| | |
|--|------------|
| 3.3. Accès de la ZET | 243 |
| 3.4. Analyse socioéconomique des habitants enquêtés de la ZET | 245 |
| 3.4.1. Provenance des habitants | 245 |
| 3.4.2. Les premiers habitants de la zone | 245 |
| 3.4.3. La population scolarisée | 245 |
| 3.4.4. Les fonctions des habitants | 246 |
| 3.4.5. Les revenus des habitants | 247 |
| 3.5. Analyse urbaine de la ZET Beni Caid | 248 |
| 3.5.1. Topographie du terrain | 248 |
| 3.5.2. L'occupation du sol de la ZET | 248 |
| 3.5.3. La composition urbaine de la ZET | 251 |
| 3.5.3.1. Les équipements au niveau de la ZET | 251 |
| 3.5.3.2. L'habitat | 252 |
| 3.5.3.3. Les poches vides | 252 |
| 3.5.4. La façade urbaine | 254 |
| 3.6. L'impact de l'aménagement du nouveau POS « Mezghitane » sur le futur la ZET | 256 |
| 3.7. La dégradation de la ZET | 257 |
| 3.8. Les VRD au niveau de la ZET..... | 258 |
| 4. Le degré de connaissance des instruments d'urbanisme et ceux du tourisme par les habitants des deux ZET | 260 |
| 5. Contrôle des deux ZET par les services de l'état concernés par l'urbanisme et le tourisme | 261 |
| 6. Comparaison des deux ZET | 261 |
| Conclusion générale | 265 |

ملخص:

يعتبر الساحل منطقة معرضة لضغوطات كبيرة نظرا لتركز مختلف الوظائف المتناقضة (اقتصادية، سياحية، سكنية،.....)، و الاستعمالات المتباينة كالصيد البحري، الصناعة، السياحة، السكن و الزراعة....الخ.

كل هذه العوامل شجعت على توظيف هذه المناطق للسكن والصناعة، مما أدى إلى التوسع العمراني على الشواطئ و الضغط السكاني المتزايد على هذا المجال الضيق والحساس.

إن التوسع العمراني لمدينة جيجل على المناطق السياحية الساحلية، يعتبر ظاهرة حديثة بالمقارنة مع باقي الولايات وهذا نتيجة تجاهل و تغاضي السلطات المحلية. وحاليا نشهد جاذبية المناطق الساحلية بعكس فترة التسعينات، من طرف السياح الجزائريين خاصة، والذين أعادوا تنشيط السياحة بالمدينة، نظرا للإصلاحات التي قام بها الوالي لترقية وإنعاش المجال السياحي.

جاذبية هذه المناطق أدت إلى تسارع عملية التعمير و الضغط على العقار بالمناطق الساحلية بصفة عامة ومناطق التوسع السياحي بصفة خاصة، بينما يجب استغلال هذه المناطق لتطوير القطاع السياحي، و بالتالي ضرورة التحكم في ظاهرة التوسع العمراني بالشريط الساحلي، طبقا للتشريع و القوانين المعمول بها في هذا المجال، بالإضافة إلى المحافظة على العقار السياحي بإدماج الأراضي الزراعية الموجودة واستغلالها لتطوير السياحة من خلال برمجة مشاريع الحدائق العامة، الحدائق الأيكولوجية،...الخ. من أجل تهيئة الطبيعة البيئية الحساسة للمناطق السياحية الساحلية و حمايتها من ظاهرة التوسع العمراني العشوائي، كما يجب الحفاظ على التنوع الاجتماعي بها.

من الواضح أن وجود المقومات الطبيعية و الثقافية هو شرط أساسي، لكنه غير كاف لتنمية و تطوير السياحة ودفعها إلى مستوى منافسة في السوق السياحي المتوسطي.

وتحقيق هذا الهدف مرهون بتوفر تجهيزات سياحية راقية ومعتبرة و إزالة كل العوائق التي تؤثر على الاستثمار السياحي، و ذلك من خلال تبني سياسة حقيقية و طموحة، خاصة بالتحكم في العقار و تسهيل تمويل المشاريع بالإضافة إلى تأهيل الموارد البشرية، تطوير التسويق السياحي، و تنمية المقومات الموجودة لتوفير عرض قيم لضمان المساهمة الجوهرية و الفعالة في مصادر الدخل للدولة.

بالرغم من الإصلاحات و الإستراتيجية المتبعة من أجل تحقيق التنمية المستدامة على المستوى الوطني، غير أن طريقة تسيير المدينة لا تزال تقليدية بحتة، و كذلك الحال بالنسبة للتسيير السياحي الذي يعتبر غير مستقل بذاته محليا، لأن التصرف في العقار و اتخاذ القرارات الخاصة بمشاريع الاستثمار داخل مناطق التوسع السياحي تتم من طرف الوكالة الوطنية لتنمية السياحة على المستوى الوطني، وهذه الأخيرة ليس لها ممثلين على المستوى المحلي، ما جعل التسيير السياحي أكثر تعقيدا، ولحل هذه الإشكالية ظهرت عدة محاولات حديثة لوضع سياسة خاصة بتسيير المناطق السياحية الساحلية على غرار ما يحدث في العالم، وهذا لا يمكن أن يتحقق إلا من خلال تحديد سياسة محكمة واتباع منهجية حديثة، و جعل السياحة و حماية الساحل ضمن أولويات المدينة بالتسيير المحكم الراشد ومشاركة كل الفاعلين والمختصين و الخبراء، و سكان المدينة- كعنصر أساسي و فعال-، من أجل تحقيق التنمية المستدامة.

الكلمات الدالة: تسيير المدينة- السياحة- الساحل- المناطق السياحية الساحلية- التوسع العمراني- التنمية المستدامة - مناطق التوسع السياحي "م. ت. س".

Résumé

Le littoral est un espace soumis à des pressions multiples. Il cumule des fonctions parfois contradictoires (économiques, touristiques, résidentielles, de protection...). C'est l'espace qui regroupe des conflits d'usages, non seulement entre usage productif et résidentiel mais entre différents usages productifs parfois incompatibles (pêche, industrie, tourisme, agriculture).

Toutes ces facteurs encouragent la vocation résidentielle et non plus seulement productive des espaces littoraux renforçant notamment le processus d'urbanisation des côtes, d'où une pression humaine accentuée sur un espace restreint et fragile.

L'extension urbaine de la ville de Jijel sur les zones touristiques littorales est un phénomène récent par rapport aux autres wilayas. Elle est née de l'ignorance et le laisser faire de l'état et des autorités locales. Contrairement à la période d'insécurité du pays, on assiste aujourd'hui à un renforcement de l'attractivité des zones littorales, par les touristes. Donc, à partir de 2005, les flux des touristes algériens ont réanimé le tourisme de la ville de Jijel, vu les réformes et la volonté sérieuse du wali pour la promotion et l'animation de la région.

L'attrait de la mer a entraîné ces dernières années une accélération de l'urbanisation et de la pression foncière sur les zones littorales, et les ZET notamment. Or, Ces zones doivent être exploitées pour le développement du tourisme et de loisir. Pour cela il est nécessaire de maîtriser l'urbanisation de la frange littorale, considérée interdites selon la loi, et de préserver le foncier touristique en intégrant les terres agricoles dans le développement de loisir et du tourisme à travers la programmation des parcs écologiques, parcs d'attractions,..etc pour la valorisation des écosystèmes et des milieux fragiles. Ainsi, il faut maintenir la diversité sociale en zone côtière.

Il est, cependant, clair que si l'existence d'atouts et de potentialités naturelles et culturelles est une condition nécessaire, elle est loin d'être suffisante pour amorcer le développement du tourisme et le hisser à un niveau de concurrence qui lui permette de conquérir des parts de marché de destination méditerranéenne.

La concrétisation de cet objectif nécessite de réunir les conditions permettant, dans le cadre d'une politique ambitieuse et réaliste, la levée de toutes les contraintes qui pèsent sur l'investissement, notamment en matière d'accès au foncier et aux financements mais aussi de professionnalisation accrue des activités, de formation et de valorisation des ressources humaines, de marketing touristique, pour transformer progressivement les potentialités dont nous disposons en une véritable offre touristique de qualité contribuant de manière substantielle à la diversification des sources de revenus du pays.

Effectivement, la gestion urbaine se fait d'une manière souvent classique et dépassée, la gestion du tourisme locale n'est pas autonome, la prise de décision concernant les ZET et le foncier touristique se fait par l'ANDT au niveau national, et cet organisme n'a pas de représentant au niveau local, ce qui rend la gestion plus complexe. D'où les tentatives récentes de mettre en place une gouvernance des zones touristiques littorales, à travers une gestion collective qui dépasse les simples frontières et mécanismes classiques de gouvernance. Cela ne peut se réaliser qu'avec un Agenda 21 locale, qui met en priorité le développement du tourisme et la préservation de l'environnement et du littoral dans la ville, en précisant de nouvelles méthodologies et procédures selon les caractéristiques et l'identité de chaque ville ou quartier.

Cela à travers la bonne gouvernance et la participation de tous les acteurs de la ville, en concertation avec les experts, les spécialistes, et les habitants -comme acteur principal-, pour atteindre le stade du développement durable. Parallèlement, il faut encourager la diversification de l'offre touristique de la ville de Jijel d'une part, à travers l'amélioration de l'offre balnéaire et l'adoption d'une méthode plus performante et plus moderne pour la préservation des ZET contre l'urbanisation à l'aide du SIG. D'une autre part, l'évolution d'un tourisme plus culturel, rural et responsable, qui intégrerait l'arrière-pays et la ville, les préoccupations environnementales et la protection des côtes, ainsi que le patrimoine culturel et les sites historiques.

Mots clefs : Gestion urbaine – Tourisme – Littoral - Zones touristiques littorales - Extension urbaine - Développement durable - ZET

