

Baladiya

nouvelles approches du
développement urbain



ÉTUDE DE RESTRUCTURATION DE LA ZONE EXTRA-PORTUAIRE DE LA VILLE DE BEJAÏA

Nom de l'auteur : Nassim Mezoued

Profession : ingénieur en aménagement urbain

Contact : mezouednassim@yahoo.fr

Lieu de travail : URBA-Setif

Date de publication : Octobre 2017

Introduction

Ma participation au projet Baladiya, qui porte sur les nouvelles approches du développement urbain, m'a permis de mieux voir et cerner les démarches et les approches méthodologiques de la planification urbaine en Allemagne ; ouvrant des perspectives différentes pour améliorer nos pratiques, cette expérience très enrichissante apporte d'autres manières d'approcher des thématiques urbaines au sein de notre organisme en Algérie.

Pourquoi ce choix

La raison pour laquelle mon choix a porté sur un projet d'étude relatif à la restructuration de la zone extra-portuaire est tout simplement la suivante : notre organisme a été retenu pour établir cette étude au profit de la municipalité de Béjaïa ; une occasion s'est donc présentée d'apporter de nouvelles idées et d'introduire d'autres outils grâce à mon expérience en Allemagne.

L'avancement du projet

L'étude de restructuration de la zone extra-portuaire se divise en trois phases : le diagnostic, la proposition de variantes d'aménagement et le règlement d'urbanisme. Actuellement, nous sommes en phase de proposition : cette phase prend beaucoup de temps en raison de la maturation de la réflexion et du recueil de différents avis auprès des administrations, des élus et des citoyens.

Des ateliers sont d'ores et déjà organisés, et d'autres sont programmés, en vue de se concentrer sur les grandes lignes d'aménagement.

Problématique et défis à relever

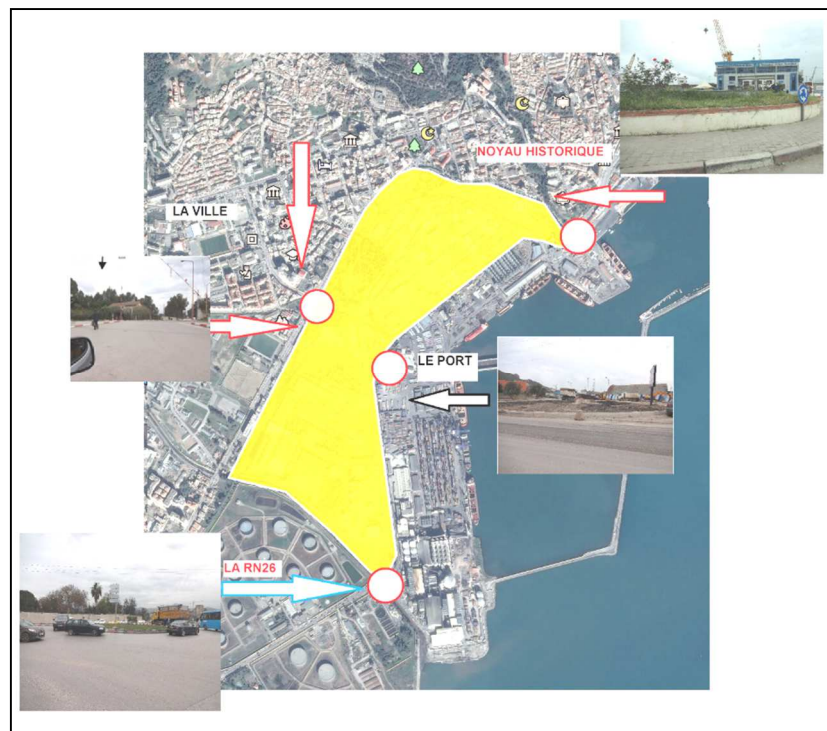
À l'instar des autres villes littorales, Béjaïa a connu une urbanisation galopante au cours des 20 dernières années. Cette cadence d'urbanisation au caractère anarchique a épuisé les disponibilités foncières ; face à la situation d'une ville aux prises avec une multitude de contraintes d'urbanisation (le parc naturel du Gouraya, la mer, des terres agricoles fertiles...), l'unique alternative est de prospecter à la recherche de disponibilités supplémentaires sur des friches urbaines. Avec la mondialisation, la ville de Béjaïa est appelée à être plus performante et à s'engager dans une compétition à l'échelle nationale et internationale ; le défi majeur est de renforcer l'ouverture aux capitaux et aux investissements, sachant que le foncier constitue actuellement un handicap et qu'il est donc nécessaire de mener des opérations de restructuration.

Description de la situation actuelle

La zone extra-portuaire est la partie la plus basse (la partie de la plaine) de la ville de Béjaïa, séparant cette dernière du port qui s'étend le long de la baie.

Du côté du tissu urbain, la zone extra-portuaire est délimitée par le boulevard de la Soummam (RN 09), qui représente l'accès le plus important à cette zone, et par la voie ferrée.

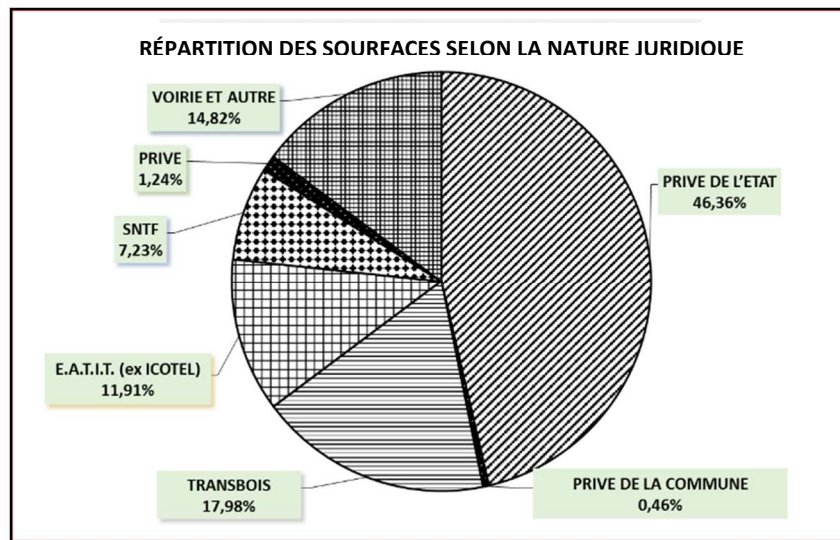
Pour accéder à partir du noyau ancien (casbah, porte-Sarrasin...) à la zone extra-portuaire, il faut emprunter le rond-point du port.



Source : extrait du plan cadastral. Cadastre de Béjaïa.

Nature juridique des terrains

- À partir de l'extrait du plan cadastral de la zone étudiée, il a été possible d'identifier 48 îlots, avec une superficie totale de **802 647,50 m²** (soit 80 ha 26 a 47,50 ca).
- **372 072,1 m²** sont du **domaine privé de l'État**, soit 46,36 %. Ces terrains sont amodiés par la commune de Béjaïa.
- Le domaine **privé de la commune** se résume à un îlot (section 63, îlot 4) d'une superficie de **3 693,5 m²**.



Étant donné que la vocation initiale du périmètre d'étude est de caractère économique et industriel, cela a induit des effets négatifs sur les conditions d'habitabilité des logements existant sur le site. Citons, à titre d'exemple :

- Les nuisances sonores (bruits d'usines, de camions et d'engins, passage de trains...)
- La pollution (fumées, poussière, mauvaises odeurs...)
- Les stationnements gênants des semi-remorques et camions occupant les voies et les trottoirs.

L'édification de nouvelles bâtisses sans aucune autorisation ni permis de construire a également pu être constatée, sans qu'aucune action n'ait été prise à leur encontre – ce qui peut engendrer un risque de déviation de la vocation réservée à cette zone.

Occupation

Le site est occupé par des activités de service, des hangars, quelques petites industries (Meri Plast...), la gare ferroviaire et l'ONA (Office national d'assainissement).

- De formes variées, les îlots ont généralement une taille inférieure à 1,7 ha.
- Dédiées à 90 % aux activités susmentionnées, les constructions sont à 95 % en moyen état ou à réparer.
- À noter : 5 % des constructions sont en très mauvais état (voir la carte cadre bâti).

- Les constructions sont de hauteur variable entre R+1 à R+5 (le long du boulevard de la Soummam).



La qualité architecturale est très simple, voire complètement inexistante dans certains cas ; elle ne présente ni motifs de décoration, ni quelque aspect marqué que ce soit.

Les constructions ont subi des modifications illicites qui ont altéré la stabilité de l'ossature et se caractérisent par l'absence de prise en charge du cadre bâti.

La gare ferroviaire de Béjaïa occupe une superficie importante dans l'aire d'étude ; elle recouvre approximativement trois hectares. Avec la seule ligne ferroviaire qui y mène, elle crée une barrière physique entre la ville et l'espace portuaire.

Il s'agit d'une zone spécifique d'activité à vocation industrielle comptant différentes entreprises nationales : NAFTAL, E.A.T.I.T. (ex-ICOTEL), TRANSBOIS, ONA (Office national d'assainissement) ; sans oublier quelques récentes occupations privées comme l'entreprise BOUDIAB ECI, qui est spécialisée dans les dépôts de céréales (soja, maïs...) et est en activité depuis 2006, et l'entreprise GASSAB GMEF, importateur du bois occupant une surface d'approximativement 12 000 m².

Constat

La zone extra-portuaire de Béjaïa offre un paysage médiocre et peu engageant. Elle se caractérise par des voies qui sont dans un état critique et par des clôtures géantes installées autour du port et des unités industrielles pour limiter les vols et contrôler les accès, créant des zones définitivement isolées. Les espaces verts qui peuvent jouer un grand rôle dans l'esthétique urbaine sont laissés à l'abandon ou bien rasés pour céder la place au béton et à l'acier.

La plupart des usines et des hangars ont été construits dans les années soixante. Ils véhiculent une image négative en raison de la dégradation de leurs façades, qui n'ont subi aucune intervention (rénovation, réhabilitation...) pour remédier à leur état.

À la suite à la dégradation de l'interface centrale ville-port due aux mutations du transport maritime et à l'abandon des parties les plus anciennes du port, la plupart des villes portuaires se sont lancées dans des opérations de reconversion et de renouvellement des espaces concernés.

La mission professionnelle

Notre principale mission est de proposer des scénarios d'aménagement en vue de valoriser le site et de constituer un portefeuille foncier pour la ville ; en d'autres termes : il s'agit de donner une bouffée d'oxygène à Béjaïa.

Données structurales centrales

Cette étude de restructuration est classée comme document d'urbanisme informel, son objectif est de vérifier la possibilité de délocaliser les occupants vers un autre site et de libérer l'espace pour une occupation rationnelle, optimale et appropriée.

Processus de planification

En Algérie, la stratification des outils de planification va du national vers les actes d'urbanisme (permis de construire, de démolir...); dans notre cas, les orientations du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme intercommunal ainsi que les termes de références sont à prendre en considération.

Les termes de références du PDAU intercommunal de Bejaïa

POS de zone extra-portuaire à vocation mixte (habitat, commerces et services) de centralité principale après la désaffectation des gares ferroviaire et routière, il se caractérise par trois opérations de requalification, de densification et de restructuration.

Termes de références

- Habitat mixte
- Habitat compatible avec l'activité
- Équipements de base
- Équipements de quartiers et de centralité
- Équipements d'intérêt collectif et grands services urbains
- Densité des logements à l'hectare : 100 logt/ha

La plus-value des séminaires de Berlin

La *Hafencity* de la ville de Hambourg, que nous avons eu la chance de visiter, est très intéressante vu les ressemblances entre notre cas et l'exemple allemand.

Dans le module de compétence « gestion de projet », nous avons pu travailler sur un outil qui nous a permis de mieux cerner le projet : le canevas, qui constitue un tableau de bord particulièrement efficace pour l'approche et la gestion du projet ; son utilisation nous a offert la possibilité de mieux appréhender le projet et d'examiner les détails pouvant compromettre l'aboutissement du projet.

Solutions et concision

La mise en valeur des friches urbaines et les opérations de restructuration constituent un levier pour améliorer les conditions de vie des citoyens. Avec les contraintes d'urbanisation existantes, une ville comme Béjaïa se retrouve dans l'obligation de construire la ville sur la ville. Pour réussir cette mission, nous devons recourir à des cas similaires couronnés de succès, comme la *Hafencity*, qui nous livrent des idées bénéfiques, sans oublier d'utiliser le canevas comme outil de simplification des volets les plus complexes du projet.

Résumé de l'article

Les villes sont de plus en plus convoitées et une pression certaine s'exerce sur les structures existantes, qui ne répondent plus aux exigences d'une vie citadine meilleure. La ville de Béjaïa n'échappe pas à cette tendance. Les planificateurs font face à une réalité difficile à gérer et à une conjoncture qui exige la révision de méthodes d'approche archaïques dans le milieu urbain.

L'échange d'expériences et l'acquisition d'outils différents qui ont fait leurs preuves est plus que nécessaire. Ma participation au projet Baladiya, son programme riche et intensif répondant largement à mes préoccupations en matière d'approche et mon séjour à Berlin m'ont permis d'acquérir des connaissances fort utiles à mon domaine professionnel d'urbaniste concepteur. Saisissant cette opportunité lors des séminaires, j'ai pu échanger avec des experts allemands, d'une part, et des participants maghrébins, d'autre part, sur un projet d'actualité dans ma ville : la restructuration de la zone extra-portuaire. Cela a enrichi ma réflexion et a ouvert la voie à de nouvelles pistes de solutions.