



Conflits d'usages ville- port : causes de prolifération de l'habitat informel. Cas de la ville portuaire de Bejaia (Algérie)

City-port conflicts: causes of proliferation of informal housing. Case of port city of Bejaia (Algeria)

IDIRI Yanis^{1*}, Université de Bejaia, 06000 Bejaia, Algérie,
yanis.idiri@univ-bejaia.dz

BELKHIRI Aimad Edine, Laboratoire Économie & Développement (LED),
Université de Bejaia, 06000 Bejaia, Algérie, aimadedine.belkhiri@univ-bejaia.dz

Réception : 06/12/2021	Acceptation: 17/12/2021	Édition: 31/12/2021
-------------------------------	--------------------------------	----------------------------

Résumé:

Cette étude vise à vérifier si l'appropriation des espaces urbains par le port a des incidences sur l'étalement urbain. De plus, nous cherchons à savoir si le transport urbain impacte l'étalement urbain de la ville portuaire de Bejaia ?

Dans une approche analytique, et dans le souci d'apporter des éléments de réponse à nos interrogations, notre choix s'est porté sur le couple ville-port de Bejaia. L'exploitation de différentes données et informations, issues de plusieurs organismes ainsi que les résultats de l'enquête de terrain réalisée en 2021 auprès de 678 habitants des différents quartiers périphériques de la ville de Bejaia, a permis de déterminer les causes de prolifération de l'habitat informel.

Les premiers résultats montrent que le port impacte l'étalement de la ville à travers l'appropriation de son espace urbain par l'extension des activités portuaires. Toutefois, le transport urbain participe indirectement à la prolifération des habitats informels dans la périphérie.

Mots-clés: développement; activités portuaires; transport urbain; habitats informels; ville de Bejaia.

*Auteur correspondant : IDIRI Yanis

Abstract:

This study aims to verify whether the appropriation of urban spaces by the port has an impact on urban sprawl. In addition, we are investigating whether urban transport impacts the urban sprawl of the port city of Bejaia?

In an analytical approach, and in order to provide answers to our questions, our choice fell on the city-port couple of Bejaia. The use of different data and information got from several organizations as well as the results of the field survey carried out in 2021 with 678 inhabitants of the various suburbs of the city of Bejaia, helped determine the causes of the proliferation of informal housing.

The first results show that the port impacts the sprawl of the city through the appropriation of its urban space by the extension of port activities. However, urban transport indirectly contributes to the proliferation of informal settlements in the periphery.

Keywords: development; port activities; urban transport; informal habitats. city of Bejaia.

1. INTRODUCTION

Les villes portuaire sont subi au fil des années plusieurs changements et mutations en raison de leur position stratégique comme une interface complexe entre les espaces terrestres et voies de navigations et comme un nœud de circulation s'inscrivant dans des réseaux (Baudouin Thierry, 2006, pp. 186-187). Mais aussi, comme des lieux plurifonctionnels où se cohabitent et juxtaposent de multiples fonctions. Les dernières décennies ont été marquées par un essor remarquable des échanges commerciaux internationaux dont les effets conjugués ont permis de replacer les villes portuaires au cœur de l'espace global de flux. Ces villes jouent un rôle majeur comme points de connexion entre l'interface maritime et terrestre et représentent en conséquence un facteur d'unité en tant que lieux privilégiés des échanges commerciaux et humains.

Les ports maritimes et les interrelations ville-port ont toujours été un phénomène multidimensionnel. Depuis le début des années 1970, cette relation a connu des changements considérables. Michèle Collin (2003, p. 45) a souligné qu'« *au cœur de la nouvelle circulation mondiale, la ville portuaire est devenue un acteur essentiel des nouveaux territoires de la production post industrielle* ». De plus, l'interaction entre port ville et leurs rôles dans l'organisation de leur espace suscitent, aujourd'hui, un grand débat. Une analyse exhaustive d'une situation conflictuelle entre ville et port permettra d'appréhender les différentes logiques spatiales mises en œuvre et les dynamiques actuelles (César Ducruet, 2007, pp. 157-172). La relation entre la ville et le port est en effet toujours conflictuelle dans la mesure où il s'agit d'articuler des intérêts divergents sur un projet qui concerne un territoire partagé pour aboutir à des solutions adéquates et communes. Ainsi, cette situation entraine des conséquences spatiales, économiques, sociales et culturelles qui pèsent négativement sur la ville. L'un des points les plus débattus ces derniers temps concerne les interactions port-ville et leurs rôles dans l'organisation de l'espace qui ne peut se comprendre en effet qu'à travers une analyse exhaustive permettant d'appréhender les différentes logiques spatiales mises en œuvre et les dynamiques actuelles.

Par ailleurs, l'intégration du port dans son espace urbain constitue un enjeu crucial, non seulement pour optimiser l'atout de son implantation au cœur de la ville, mais aussi pour renforcer son rôle indispensable qui est d'être au service de son territoire environnant. Néanmoins, l'évolution de la fonction portuaire peut engendrer un clivage ville-port qui contribuera par conséquent à la création d'une véritable rupture et de nouveaux rapports souvent conflictuels. Il serait donc intéressant de chercher l'équilibre de manière à viser la rentabilité et la performance portuaire qui limitera les désagréments sur la ville.

C'est dans ce contexte que s'inscrit notre travail dont l'objectif principal est de tenter, tout au long de cet article, de vérifier si l'appropriation des espaces urbains par le port de Bejaia et les activités industrielles inhérentes ont des incidences sur l'étalement urbain. Autrement dit, nous chercherons quelles ont été les vraies causes essentielles de la prolifération des habitats informels dans les périphéries ?

Cet objectif de recherche ne saurait être compris sans prendre le soin de démontrer l'importance de chacun des éléments constitutifs de notre problématique ; c'est ainsi qu'il est nécessaire de soulever les questions subsidiaires suivantes :

Question N° 01 : Quel est l'impact du transport urbain sur l'étalement de la ville portuaire de Bejaia ?

Question N° 02 : Quels sont les dommages collatéraux occasionnés par le port dans la ville de Bejaia ?

La contribution que nous apporterons, dans ce papier, a pour ambition non seulement de répondre à toutes ces questions que nous soulevons, mais aussi de tenter de vérifier les hypothèses suivantes :

Hypothèse N° 01 : Il semblerait que le transport urbain impacte de façon directe l'étalement de la ville de Bejaia ;

Hypothèse N° 02 : Quels sont les dommages collatéraux occasionnés par le port dans la ville de Bejaia et qu'en est-il des mesures à prendre pour maîtriser l'espace portuaire et urbain ?

Dans le souci d'apporter des éléments de réponse à ces interrogations, notre choix s'est porté sur le couple ville/port de Bejaia. La méthodologie adoptée repose essentiellement sur l'approche analytique à travers l'exploitation de différentes données provenant de plusieurs organismes nationaux et l'exploitation des données et informations collectées grâce à une enquête de terrain auprès de 678 ménages, issus d'un niveau socio-économique différents et, habitants des quartiers périphériques de la ville de Bejaia. Cet article est structuré comme suit : Tout d'abord, nous procéderons à une présentation de la zone d'étude, ce qui nous permettra en effet de dresser un état des lieux concernant les activités économiques, l'étalement urbain et l'évolution démographique de la ville de Bejaia. Par la suite, nous tenterons de présenter la relation ville-port ainsi que les causes de prolifération de l'habitat informel dans la ville de Bejaia en se basant sur les caractéristiques de l'espace portuaire et urbain et en montrant les mesures prises par les différents intervenants des principales échelles de gouvernance en vue d'une utilisation efficiente et une occupation plus rationnelle de l'espace portuaire et urbain, en particulier dans les zones périphériques de la ville.

Enfin, nous terminerons par quelques suggestions et recommandations (actions à entreprendre) et conclusions.

2. Présentation socio-économique et urbaine de la ville portuaire de Bejaia :

Avant de présenter les grands traits de la problématique étudiée, à savoir les impacts spatiaux de l'activité portuaire sur la ville, il convient tout d'abord de consacrer ce premier point à l'étude multidimensionnelle de la ville et du port. Il s'agit donc d'analyser l'évolution démographique de la population urbaine et de présenter les caractéristiques de l'espace portuaire et urbain de la ville et du port de Bejaia.

2.1 Présentation du terrain d'étude :

Le territoire de la ville de Bejaia est porteur de grandes potentialités (riches et variées) de développement. Cette diversité permet d'envisager des possibilités de développement économique, d'aménagement et de développement urbain. Notre choix s'est porté sur la ville portuaire de Bejaia; choisir cette dernière comme cadre d'analyse convient dans la mesure où celle-ci a connu ces dernières années une urbanisation galopante qui a comme conséquence, un étalement urbain déséquilibré et une urbanisation massive. Il en résulte également une extension démesurée de l'agglomération et des dysfonctionnements tous azimuts.

Le port de Bejaia est spécialisé dans les hydrocarbures et les marchandises générales, son dynamisme et la qualité de ses prestations ont fait de cette infrastructure le premier port certifié ISO au niveau national. Ses services sont demandés par une grande tranche d'opérateurs commerciaux et son rayonnement s'étale sur tout l'espace limitrophe. En plus, d'être un port de pêche et une gare maritime, le port de Bejaia est spécialisé aussi dans les hydrocarbures et les marchandises générales. Au total, 20 millions de tonnes de marchandises traitées en 2020 par celui-ci (DPSB, 2020). Ceci démontre l'importance grandissante de cette infrastructure et cela dans un monde où plus de 75 % du commerce mondial se fait par voie maritime. Le port de Bejaia est un acteur principal capable de contribuer non seulement au développement de la wilaya de Bejaia, mais également à celui de toute la région du centre algérien.

2.2 La démographie :

Aujourd'hui, les problèmes majeurs, auxquels sont confrontées les villes, concernent l'adaptation et l'équilibre entre l'explosion urbaine et la construction de logements. Le problème de logement dans les grands centres urbains est complexe et se pose ainsi avec acuité ; cela est observé dans toutes les villes et quel soit leur rang ou leur taille. La ville de Bejaia ne fait pas l'exception parce qu'elle est entrain de connaître un rythme accéléré de sa démographie. Au même temps, elle est en train de s'urbaniser à un rythme accéléré qui n'arrive en conséquence pas à satisfaire la forte demande de

logements. Afin de connaître l'évolution de sa population et la situation de l'habitat, les données issues de différents organismes de la ville, que nous avons pu recueillir, permettent de faire ressortir les quelques détails essentiels pour notre sujet d'étude.

Les dernières décennies ont été marquées par une augmentation de la croissance démographique dans la ville, cette situation pourrait être le résultat de plusieurs facteurs, notamment :

- La dynamique économique, suite à l'implantation de plusieurs unités de production étatiques et privées; (Port, Cevital, Candia, etc.);
- Les mouvements surprenants de la population de la vallée de la Soummam qui commence à affluer vers la ville de Bejaia, et cela pour divers motifs et particulièrement pour exercer les activités commerciales;
- L'absence d'actions urbaines valorisantes (et d'envergure) et le poids démographique de la banlieue, dans les limites du périmètre de la ville, ont stimulé l'apparition de plusieurs services de proximité (écoles, lycées, services de santé, commerce...);
- Le développement démographique et spatial de la périurbanisation, en dehors des anciens périmètres. Cette dernière qui s'est emparée de la ville depuis les années 90 a contribué au renforcement de la part de la périphérie dans l'ensemble de la population (Ibourassen, Mellala). L'État a privilégié le développement industriel au détriment du développement urbain, de ce fait, il est devenu difficile de contrôler l'étalement de la ville par l'application des lois, notamment celles relatives à l'urbanisme, ainsi que la défaillance dans le lancement des programmes urbains de grande envergure.

Tableau N° 01 : Répartition de la population dans la commune de Bejaia

Années Population	2008	2009	2010	2011	2015	2020
Total de la population (commune)	177 460	180 270	181 386	182 401	185 882	193 107
Agglomération chef-lieu	175 641	178 400	179 504	180508	183 951	191 096
Agglomérations secondaires	454	470	473	476	486	508
Zone éparse	1 365	1400	1 409	1 417	1 445	1503
Population Total (wilaya)	915000	924280	930000	935200	953050	990050

Source : Tableau confectionné par les auteurs à partir des données de l'annuaire statistique de la DPAT /DPSB le long de la période comprise entre 2008 et fin 2020.

D'après le tableau N° 01, nous constatons qu'aujourd'hui, la ville de Bejaia est l'agglomération qui domine de loin l'armature urbaine dans toute la wilaya. En 2020, elle concentre à elle seule :

- ★ Plus de **98,95 %²** de la population totale de la commune;
- ★ Plus de **19,30 %³** de la population totale de la wilaya;
- ★ Plus de **31,50 %⁴** la population urbaine de la wilaya⁵.

Le pouvoir d'attraction exercé par la ville de Bejaia est à l'origine d'une répartition déséquilibrée des populations. Presque 2/3 de cette dernière se concentrent uniquement dans le chef-lieu; ceci démontre qu'il y a un déséquilibre flagrant en termes de répartition spatiale du peuplement.

2.3 L'habitat :

En Algérie, malgré les efforts déployés par l'État, et l'ensemble des moyens humains, financiers, et matériels ainsi que le lancement de divers projets de construction de logements, le secteur de l'habitat tarde à sortir de la crise et les résultats restent très mitigés. Devant cette réalité, aujourd'hui il semble que la crise persiste encore, et à cet effet, il devient urgent de mettre en place une stratégie claire pour résoudre ce problème afin de permettre à la population de s'insérer dans son environnement en termes d'accès à l'emploi et aux services urbains, mais aussi pour la prise en compte des possibilités d'intégration à la ville. En vue d'évaluer la situation dans ce domaine, nous avons fait appel à la fois aux données de la DPSB et nos constatations faites grâce à l'observation. Voici un aperçu sur la situation du parc logement de la ville de Bejaia :

Tableau N° 02: Répartition, structure de l'habitat dans la commune de Bejaia

Logements \ Années	2010	2011	2012	2013	2015	2020
Nombre total de logements (zone urbaine) (unité)	34 686	34 468	35 009	35 480	37 250	40 271
Nombre total de logements (unité)	45 825	46 046	46 369	48 050	51 021	55 378
Taux d'Occupation de Logement (TOL)	5,20	5,30	5,24	5,22	5,26	5,76
Total (wilaya)	229 539	232 283	238 729	252 484	280 359	292 158

La source : Tableau réalisé par les auteurs à partir des données de l'annuaire statistique de la DPSB le long de la période comprise entre 2010 et fin 2020.

²Ratio calculé par nos mêmes à partir des données du tableau n° 01.

³Idem.

⁴Ibid.

⁵La population urbaine de la wilaya est estimée à 606 642 habitants en 2020.

La ville de Bejaia n'a pas connu un taux d'accroissement significatif en termes de logement. Leur nombre est passé de 51 021 en 2015 à 55 378 logements en 2020, et s'approprié de 18,95 %⁶ du total parc logements de la wilaya, qui est estimé à fin 2020 à 339914 logements (DPSB, 2020). Le taux d'occupation est égal approximativement à 5 personnes par logement. Il y'a lieu de souligner que ce taux est inférieur à celui de la wilaya qui est de 5,76 personnes par logement. Ces chiffres ne reflètent pas la réalité du terrain parce que la moyenne peut atteindre 6 personnes par logement, notamment dans la grande partie de la haute ville.

Le défi central actuel dans la ville étant l'adéquation entre la poussée démographique et la demande croissante de logements. De ce fait, la ville permettra l'intensification de l'offre comme composante fondamentale de la nouvelle approche de la lutte contre l'habitat non réglementé, ce qui apportera, de ce fait, une solution aux besoins en logement dans la ville. Les données au niveau de la ville montrent des retards énormes dans la réalisation des projets de logements à usage d'habitation. Cette situation a causé un déficit énorme, voire irrécupérable à court terme. Ces dernières années, de grands chantiers de construction ont été lancés pour faire face à cette demande croissante, mais ces actions ne suffisent pas. Pour rattraper le retard, la ville de Bejaia a bénéficié du quota attribué à la wilaya dans le cadre des différents programmes de logements, notamment de l'AADL et LPP où le quota est fixé à 5000 logements.

Concernant le cadre bâti, l'analyse de la typologie nous a permis de constater la dominance des constructions privées et la prolifération de l'habitat spontané et non réglementé dans les périphéries. Cela est dû à l'offre de terrains privés bon marché, qui en raison de leurs caractéristiques urbanistiques, se situent dans des zones qui échappent à la réglementation. Les habitants construisent leurs maisons sans tenir compte des normes d'urbanismes. Généralement, les constructions qui encerclent la ville sont des cités-dortoirs qui manquent d'un minimum d'organisation en matière d'architecture, d'aménagement ou dotation de réseaux (eau, assainissement, voirie). Même si cela a été comme conséquence inévitable pour certains vieux quartiers de la ville, conséquences des politiques suivies dans les années 70, l'État a privilégié l'industrie sans la mise en place d'une stratégie de développement de la ville. L'afflux considérable de la population vers la partie périphérique à partir des années 90 a abouti à la naissance des autres quartiers similaires à ceux de la haute ville, seul le mode de construction qui les différencie. D'ailleurs c'est le mode d'habitation qui domine dans la majeure partie de la ville. Les citoyens construisent leurs maisons selon une architecture incohérente et chaotique, ce genre de construction a défiguré le paysage de la ville.

⁶Ratio calculé par les auteurs à partir des données du tableau n°02.

3. Le transport urbain et l'étalement de la ville portuaire de Bejaia :

La ville portuaire de Bejaia, à l'instar des autres villes algériennes, a connu une sorte de pollution visuelle causée par une urbanisation déstructurée qui a pour conséquence la défiguration de l'image architecturale et urbanistique de la ville. Le développement spatial de la ville s'est fait suivant une extension horizontale sous forme de constructions entassées et juxtaposées sans aucune harmonie. L'élan d'accroissement de la ville s'est concentré sur les zones de la plaine se trouvant déjà saturées.

La ville est caractérisée par un étalement urbain tentaculaire dominé par les constructions illégales et non réglementées, notamment dans les quartiers périphériques. Les espaces inoccupés ou vacants constituent un obstacle pour tout développement du tissu urbain.

Les transports ont un rôle important dans la structuration et l'organisation de l'espace et des territoires, notamment, dans les zones urbaines. Le transport urbain contribue à la reconfiguration et à l'évolution de la structure de la ville. Inversement, la structure d'une ville influence le réseau du transport urbain.

Dans cet ordre d'idée et dans le souci de savoir si le transport urbain impacte l'étalement de la ville de Bejaia, nous avons mené une investigation auprès d'un échantillon des habitants des quartiers périphériques de la ville, afin de déterminer les causes de prolifération de l'habitat informel dans la ville de Bejaia et surtout pour voir si le transport urbain en est la cause, ne serait-ce qu'indirecte, dans cet étalement.

Une enquête est réalisée auprès des habitants des quartiers périphériques de la ville de Bejaia entre le début du mois de mars 2021 et fin avril 2021. L'échantillon choisi a ciblé 50-60 foyers, issus d'un niveau socio-économique différent, pour chaque quartier périphérique de la ville.

Tableau N° 03 : Bilan de l'enquête (2021)

	Questionnaires distribués	Questionnaires retournés vides	Questionnaires annulés	Questionnaires saisis
Nombre de questionnaires	738	33	27	678

Source: Tableau élaboré par les auteurs à partir des résultats de l'enquête réalisée en 2021.

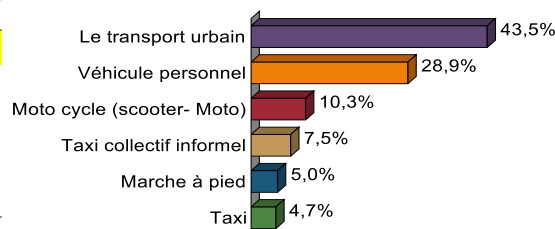
Le transport urbain est l'un des déterminants de la structure des villes. Ces dernières ne peuvent s'étaler sans un système de transport conforme à elle. Par ailleurs, la taille d'une ville détermine les modes de transport qu'elle peut supporter pour mieux orienter son étalement. L'objectif de ce travail est de définir la relation - si elle existe - entre le transport urbain et étalement urbain de la ville de Bejaia. Les résultats et l'interprétation des données sont présentés ci-après :

3-1 : Quel est le moyen de transport que vous utilisez pour vos déplacements quotidiens ?

Figure N° 01 : Moyen de transport le plus utilisé

Le moyen de transport le plus utilisé

	Nb	% cit.	IC
Le transport urbain	295	43,5%	40,8% < f < 46,3%
Véhicule personnel	196	28,9%	26,4% < f < 31,4%
Moto cycle (scooter- Moto)	70	10,3%	8,6% < f < 12,0%
Taxi collectif informel	51	7,5%	6,1% < f < 9,0%
Marche à pied	34	5,0%	3,8% < f < 6,2%
Taxi	32	4,7%	3,5% < f < 5,9%
Total	678	100,0%	



Source : Réalisée par nos soins à partir des résultats de notre enquête obtenus à l'aide du logiciel Sphinx Plus², 2021.

Les répondants jugent que le mode de déplacement utilisé souvent pour leur déplacement est le transport urbain avec un taux de 43,50 %, vient en seconde position la voiture personnelle avec un taux de 28,90 %, les autres modes leur part est négligeable ne dépassant pas les 11 %. Le transport en commun par bus est souvent considéré le moyen le plus utilisé en ville pour le déplacement ; il est reconnu que l'organisation de transport urbain est un moyen efficace et une réponse indispensable pour un bon fonctionnement et rayonnement de la ville, et le système de transport urbain s'illustre comme une partie intégrante dans l'amélioration de la mobilité visant à réduire la congestion, mais aussi à annihiler les impacts environnementaux et réduire les accidents. Toutefois, le recours à ce moyen est étroitement lié à une meilleure qualité de service du transport urbain, pour en assurer une meilleure mobilité.

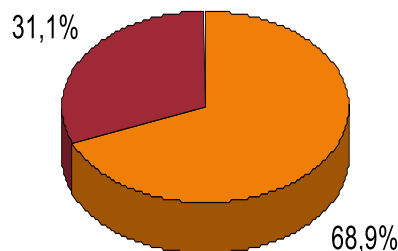
À Bejaia, malgré un développement soutenu du secteur des transports urbains, si nous comparons les choses avec ce qui existait avant la libéralisation de ce secteur, le bilan est mieux, mais le problème se pose aujourd'hui beaucoup plus en termes qualitatifs.

3-2 : Utilisez-vous fréquemment le transport urbain pour vos déplacements ?

Figure N° 02 : Fréquence d'utilisation du transport urbain

Fréquence utilisation du transport

	Nb	% cit.	IC	Ech.
Oui	467	68,9%	66,3% < f < 71,4%	68,9%
Non	211	31,1%	28,6% < f < 33,7%	31,1%
Total	678	100,0%		100,0%



Source : Réalisée par nos soins à partir des résultats de notre enquête obtenus à l'aide du logiciel Sphinx Plus², 2021.

Le mode de transport utilisé fréquemment est le transport urbain (68,9 %). Les autres modes leurs fréquences est minimales ne dépassant pas un taux de 32 %. La ville se définit comme un lieu de regroupement humain, résultant d'une concentration d'activités et d'habitations, un espace privilégié de concentration des moyens de production, des industries, des services, du capital, des communications et de l'information. Cette place privilégiée de la ville fait une forte pression sur les moyens de transport, puisque les trajets entre le lieu de domicile et le lieu d'exercice de l'activité professionnelle sont une obligation quotidienne, ce qui contraint les usagers à emprunter soit le transport urbain, ce qui est assez fréquent, ou bien l'utilisation de la voiture personnelle pour ceux qui en possèdent.

3-3 : Si oui, veuillez préciser les raisons de ce choix ?

Les interviewés jugent que le transport urbain est le moyen le plus fréquemment utilisé pour les déplacements en ville par rapport à son prix. Ce dernier est administré, il est fixé à 20 DA, quel que soit le trajet emprunté. Le problème chez les usagers ne se pose pas en termes de tarification, mais en fonction de disponibilité, puisque l'offre en transport public est relativement faible par rapport à la demande, malgré les faiblesses et insuffisances du système en place : surcharge aux heures de pointe, manque d'hygiène et des attentes dans les arrêts de bus. Du coup, la déficience du transport urbain a engendré un recours intensif aux transports informels qui desservent plusieurs quartiers de l'agglomération avec un prix dix fois supérieur (Cf. Tableau N° 04).

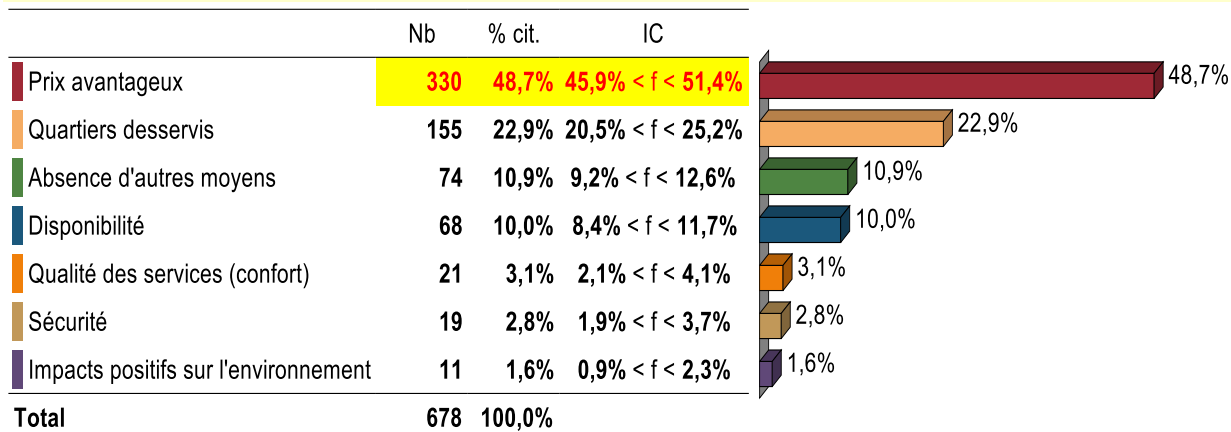
Tableau N° 04 : Tarification de transport applicable dans la ville de Bejaia

Moyens de transport	Prix (en DA courant)
Transport urbain Privé	20 DA/place
Transport urbain Public (ETUB)	15 DA/Place
Taxi collectif	300 DA
Taxi collectif informel (la moyenne estimée par les auteurs)	200 DA

La source : Réalisée par les auteurs à partir des données de la direction des transports

Figure N° 03 : Les raisons d'utilisation du transport urbain

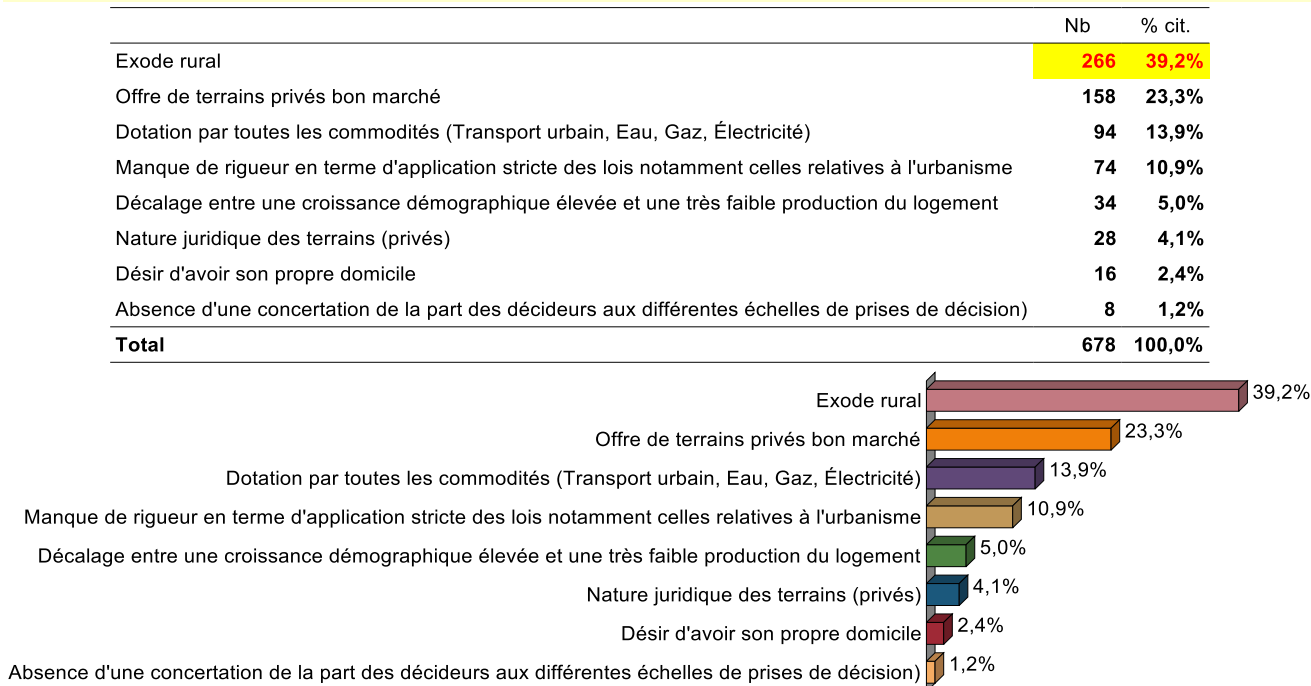
Les raisons d'utilisation du transport



Source : Réalisée par nos soins à partir des résultats de notre enquête obtenus à l'aide du logiciel Sphinx Plus², 2021.

Figure N° 04 : Causes de la prolifération des habitats informels dans la ville de Bejaia

Causes des habitats informels

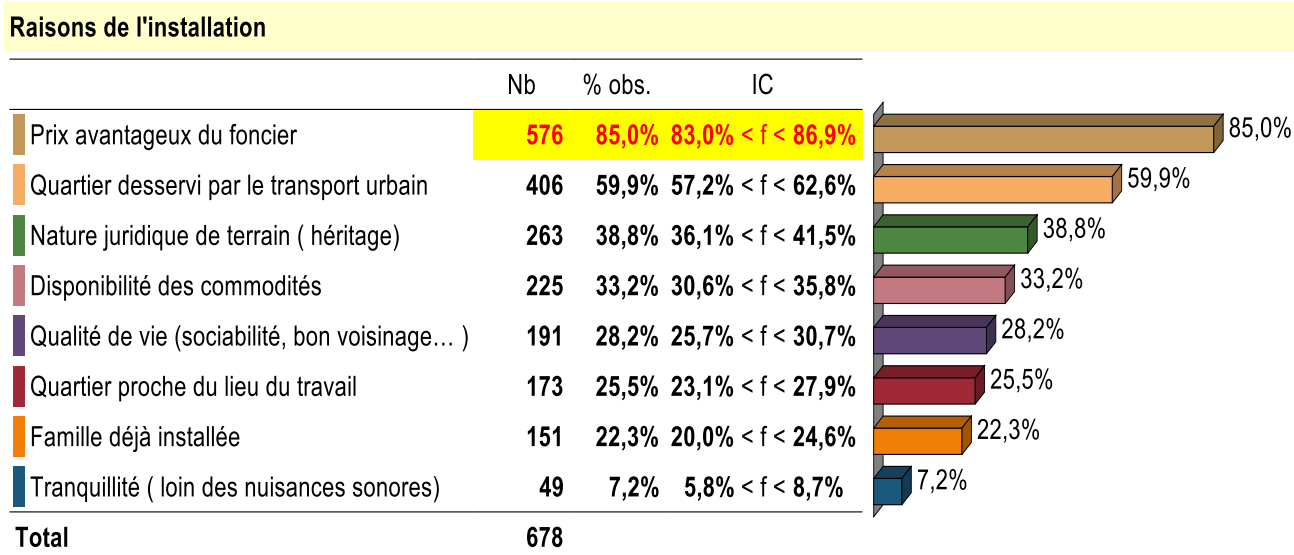


Source : Réalisée par nos soins à partir des résultats de notre enquête obtenus à l'aide du logiciel Sphinx Plus², 2021.

Les sujets enquêtés jugent que le premier problème de prolifération des habitats informels dans la ville est lié à l'exode rural. En effet, la dynamique d'une ville est fortement liée à la dynamique de sa population. Les déplacements, l'émigration interne et les mouvements de cette dernière font que la ville se transforme et se classe au rang d'un pôle attractif. En effet, cette mobilité croissante de la population engendre un essor considérable de son tissu urbain et génère des mutations socio-économiques importantes. Après l'indépendance, la population rurale commence d'affluer sur la ville en quête

d'une vie meilleure et d'un emploi mieux rémunéré dans l'industrie, elle est passée de 51.794 habitants en 1966 à 58.692 habitants en 1970 (RGPH, 1977). En effet, à partir de cette année et comme toutes les villes du pays, la ville de Bejaia a connu un afflux massif de population rurale venant des campagnes environnantes à la recherche d'un emploi, une scolarisation ou un service. La population s'est accrue de près de 72.669 habitants en 1977 (RGPH, 1977). Cette poussée poursuivra son essor jusqu'au début des années 80, malgré la politique menée par l'État visant la fixation de la population dans les zones rurales. Cependant, la marginalisation des zones du versant sud (Aït Slimane, Aït Bimoune) qui continuent d'affluer massivement vers la ville a provoqué un transfert de la croissance démographique sur la banlieue et l'émergence des pôles périphériques (Tizi, Ihaddaden Oueda/Oufela, Tadjeboujt, Boukhiam, Dar Djbel).

Figure N° 05 : Raisons de l'installation dans les quartiers périphériques



Source : Réalisée par nos soins à partir des résultats de notre enquête obtenus à l'aide du logiciel Sphinx Plus², 2021.

Les enquêtés estiment que la première cause de leur installation, dans des quartiers objets de notre investigation, est liée au prix avantageux du foncier : le prix du mètre carré est dix (10) fois plus cher au centre-ville qu'aux alentours (voir Tableau N° 05). En effet, la disponibilité du transport urbain explique pour une partie l'évolution (ou la flambée) des prix du foncier dans ces zones. De plus, la nature juridique des terrains (propriété privée) constitue un obstacle majeur pour mener à bien tout projet de développement urbain répondant à la norme. Cette situation entraîne non seulement un étalement démesuré de la ville, mais aussi un gaspillage d'espace, une détérioration des paysages et du cadre de vie urbain et surtout la perte de l'image de la ville. Face à cette situation, la ville a trouvé des espaces à sa lisière pour implanter de nouvelles zones résidentielles.

Tableau N° 05 : Évolution du prix des terrains estimés au m² à Bejaia

Les quartiers	Caractéristique	2005 (DA courant)	2010 (DA courant)	2019 (DA courant)
Lekhmis	Centre-ville	40 000	120 000	300 000
4 chemins	Proche du centre-ville	35 000	100 000	250 000
Ighil Ouazzoug	Zone commerciale et d'activité	15 000	45 000	150000
Quartiers périphériques (Tizi, Takleat, Dar Djebel, Taghzouit, Smina, IheddadenOufla).	Quartiers périphériques	5 000	15 000	35 000

Source: Fait par nos soins (2019) et à partir des données de Kheladi (2005) et Benkhennouche (2010).

En somme, les résultats de l'enquête révèlent que les causes de la prolifération des zones d'habitats informels sont multiples et liées à plusieurs facteurs : prix du foncier, nature juridique des terrains et disponibilité du transport urbain....

4. Les désagréments causés par le port dans la ville de Bejaia :

L'existence du port dans la ville ne s'explique pas seulement par les avantages qu'il occasionne, il engendre également des inconvénients. À l'instar des autres villes littorales, et en sa qualité de ville portuaire, Bejaia connaît de profondes mutations économiques, sociales et morphologiques dont l'impact est l'étouffement de son port. Cette ville occupe actuellement le 13^{ème} rang dans la hiérarchie des villes algériennes avec une population de 193.107 habitants fin 2020 (DPSB). Parallèlement à cette croissance démographique, la ville a connu, à travers les différentes périodes (fin des années 70 et début des années 90), une extension urbaine importante de son espace, mais pas toujours maîtrisée. L'étalement urbain s'est fait anarchiquement, et pour cause des politiques d'urbanisation n'ayant parfois aucune stratégie de développement et d'aménagement du territoire. Cette situation a eu comme conséquence l'occupation non planifiée et surtout en l'absence d'une véritable concertation avec tous les acteurs de la ville. Cela a conduit une prolifération de l'habitat informel, non réglementé, illicite, anarchique et bien d'autres qualificatifs; notamment, dans les zones périphériques. L'habitat individuel (auto-construction) a occupé des espaces importants, et cet étalement horizontal des habitations a été et demeure toujours la cause directe de l'asphyxie et de la désarticulation de l'espace urbain. La concentration de la population et de l'investissement au niveau de la ville a provoqué divers dysfonctionnements touchant à la fois l'armature urbaine, l'espace urbanisable et l'habitat, alors que la rareté de l'espace urbain constitue la crise la plus apparente dans une ville. Cette situation est le résultat des incohérences urbanistiques commises par le passé dans la réalisation des principaux outils d'urbanisme, le Plan d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) et les différents Plans d'Occupation des Sol (POS) de la ville.

À l'instar des villes algériennes, Bejaia ressemble à une mosaïque socio-spatiale sans harmonie, avec comme conséquence une appropriation spontanée de l'espace qui échappe à tout contrôle et de toute intervention des pouvoirs publics au moment opportun. Cette extension de la ville s'est faite principalement suivant deux processus d'urbanisations bien différentes : la première, formelle (voir les figures N° 06 et 07), est le fait d'une planification urbaine qui repose sur l'organisation de zones d'habitats sous forme de lotissements et d'autres constructions relevant du domaine public (infrastructures étatiques).

Figure N° 06 : Zones d'habitation Programmées



Figure N° 07 : Héritage de l'architecture coloniale (ancienne ville)



Source : Confectionnées par les auteurs (en 2021)

Par contre, la deuxième, informelle (Cf. figure N° 08), est dominée par une urbanisation incontrôlée.

Figure N° 08 : Habitats non réglementés ville de Bejaia



Source : Prise par les auteurs (en 2021)

Cette forme est le résultat d'une croissance démographique marquée par un accroissement naturel élevé et un exode rural face à la très faible production du logement. Cette situation accentue la prolifération de quartiers informels spontanés et des

constructions illicites aux alentours de la ville. Les quartiers qui se sont formés, suite à cette expansion, sont caractérisés par une mauvaise qualité des constructions, C'est le résultat d'une urbanisation basée sur l'auto construction souvent incontrôlée, difficilement maîtrisable, et par conséquent un espace marginalisé et non planifié.

5. Les mesures pour maîtriser l'espace portuaire et urbain :

L'importance de l'activité portuaire de Bejaia est influencée négativement par la maîtrise de l'espace urbain. Situé dans la ville, le port génère des effets négatifs sur l'environnement urbain, notamment en ce qui concerne la fluidité de traitement des marchandises transitant dans ce port. Cette caractéristique est partagée par presque tous les ports algériens qui restent soumis à un enclavement urbain bloquant toute possibilité d'extension (M'hammed Setti & al, 2012, p. 21). De ce fait, l'espace partagé entre ville et port devient potentiellement conflictuel pour les deux raisons suivantes: (i) vu son dynamisme, la ville cherche de nouveaux espaces pour s'étaler, son territoire qui l'entoure se trouvant en saturation caractérisée par un fort développement de l'habitat non réglementé, notamment dans les zones périphériques qui s'accaparent des espaces importants; (ii) Le port a été affecté par plusieurs changements liés principalement à la conjoncture économique suite au phénomène de la mondialisation qui a causé l'intensification des échanges et la nécessité de s'insérer dans une économie de plus en plus internationalisée. Ces changements ont accentué les besoins de stockage et rendu les ports saturés.

Ce diagnostic établi nous montre que la mauvaise gestion des espaces portuaires pourrait être à l'origine de divers problèmes. Face à cette situation, et vu la nécessité croissante de maîtriser ces espaces partagés entre les deux entités, les autorités ont pris l'ensemble des mesures visant une meilleure administration des espaces. Aussi, des décisions peuvent être projetées en vue d'atténuer les effets négatifs. Ces décisions, émanent soit directement de l'autorité portuaire soit par les collectivités ou du moins par l'État central, semblent être une alternative. À cet égard, le rôle des autorités publiques et portuaires, sous forme de collaboration entre plusieurs autres intervenants tels que les acteurs économiques de l'aménagement du territoire et d'urbanisme, s'avère plus qu'indispensable pour une meilleure gestion des espaces portuaires.

Néanmoins et sans être exhaustives, quelques orientations peuvent être citées pour une meilleure cohabitation entre ville et port et surtout pour une gestion plus rationnelle de l'espace portuaire sans impacts négatifs sur la ville.

5.1 Décentralisation, politique et gouvernance portuaire :

Tout d'abord, il est nécessaire d'accentuer la décentralisation en facilitant les coopérations entre niveau de collectivités (Cannac Yves & Trosa Sylvie, 2007, p. 23) et

même entre le public et privé. Les décisions, notamment stratégiques, doivent être hiérarchisées et établies à toutes les échelles de gouvernance: national, régional ou local, visant à la fois l'intérêt particulier et l'intérêt général (Da Cunha, A et al, 2015, p. 95). Néanmoins, la centralisation des décisions particulièrement entre la planification centrale et les autres décideurs ne doit pas être prise comme une norme, notamment dans le cas des ports présentant des spécificités particulières (par exemple les ports qui se sont développés relativement proche de noyaux centraux des villes).

Par ailleurs, malgré que les autorités portuaires nationales existent encore dans de nombreux pays, la forme la plus commune reste dans le cas où un port est géré par une autorité locale ou administrée qui gère une seule zone portuaire comme le cas du port du Havre en France (Brigitte Daudet, 2012, p. 49). Un autre exemple, celui du port de Marseille qui entretient une relation forte avec la ville en termes économiques, spatiaux et sociaux. Il forme ce qu'on appelle « *système marseillais* ». La chambre de commerce de Marseille, la plus ancienne institution de ce type en France, s'est vu attribuer la charge de la gestion du port, et de manière indirecte, influe sur la conduite générale des stratégies pour la ville. Elle dispose de prérogatives convergentes avec les autres intervenants. En fait, cela permet de nouer des liens communs à la fois stratégique, fonctionnelle et opérationnelle entre le port, le commerce, l'industrie et la ville (Eric Foulquier, 2012, p. 7). Dans le cas du port de Bejaia, la centralisation des décisions et les lenteurs administratives dans leurs exécutions constituent un obstacle majeur pour la performance ciblée dans le cadre du management affiché par l'EPB. Par exemple, la délocalisation du port pétrolier est inscrite dans le schéma directeur de développement permettant ainsi de libérer des espaces de 44 hectares qui vont permettre subséquemment l'extension du port du côté de la mer avec 750 m³ de quai supplémentaires. Ce projet tarde toujours à venir, puisqu'il attend d'être inscrit au programme d'investissement du ministère des travaux publics. À cet égard, la concertation dans la prise de décision et la décentralisation peuvent identifier les blocages et les entraves dans les procédures d'aménagement qui prennent en compte les différents enjeux.

L'autonomie dans la décision, impliquant les acteurs privés, peut également proposer une vision à long terme concernant la politique portuaire à adopter, c'est-à-dire celle priorisant les projets indispensables à la pérennité du port (Fernando González Laxe, 2008, p. 19). Cette politique consiste à concevoir et à édifier des installations portuaires nécessaires à la croissance du port et à l'amélioration des dessertes de l'hinterland. Les ports peuvent devenir, dans ce cas, les instigateurs pour les projets de développement de leur arrière-pays. De surcroît, la compétitivité portuaire couplée avec un arrière-pays riche est le fruit d'une vision globale traduite par une politique plus soucieuse d'une meilleure connexion entre les deux sphères. Sachant que

l'hinterland du port de Bejaia couvre sur un rayon de 250 km, répartie sur 10 wilayates comportant environ 12 millions d'habitants. Il peut constituer un nœud majeur du réseau dont les arcs sont les routes maritimes d'un côté et les trajets terrestres, par route, fer.

Le port est une composante indissociable de la ville avec une synergie positive entre les deux entités et un apport d'une plus-value très significative pour l'activité économique. L'influence du port sur la croissance et la dynamique urbaine ne peut être expliquée que par son rôle dans la diversification des activités portuaires, et son effet d'entraînement dans le processus de création de l'emploi direct ou indirect et de la valeur ajoutée.

Le port, pour sa part, participe activement dans la création de l'emploi à travers son pouvoir d'attraction et sa localisation dans le centre urbain. La ville est le lieu qui attire plus d'investisseurs et d'industriels. La dynamique locale de développement et les programmes d'investissements productifs ont permis la création de 73.737 emplois dans le secteur industriel (DPSB, 2020). Cela est dû à l'existence de plusieurs entreprises de secteur industriel et dont la plupart se trouvent dans la zone industrielle et la zone d'activité. Au regard de ce tissu industriel, de nombreux postes d'emplois ont été offerts en amont et en aval de ces sites de transformation productive. Ainsi, la diversification des activités portuaires et son effet d'entraînement ont contribué largement à la dynamisation des processus de création de postes d'emplois directs et indirects.

Le port de Bejaia constitue un véritable levier économique et participe grandement au développement économique de la ville, mais aussi de tout son hinterland grâce à la diversité et l'importance d'emplois qu'il génère, cela comme l'indique le tableau N° 06.

Tableau N° 06 : Les emplois directs proprement portuaires dans la ville de Bejaia

	2008	2010	2011	2012	2013	2019
EPB	1 236	1 472	1 402	1 451	1 469	1431
BMT	265	432	488	549	640	658
ERENAV	254	259	259	258	247	280
Pêche	1 080	1 370	1 122	1 053	1 116	1 296
Total	2 835	3 533	3 271	3 311	3 472	3665

La Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données de :

DPSB (Ex-DPAT): Direction de la **P**rogrammation et du **S**uivi **B**udgétaire (les annuaires statistiques le long de la période comprise entre 2008 et fin 2019). **DPRH (D**irection de la **P**êche et des **R**essources **H**alieu**t**ique) de Bejaia. Direction de l'Industrie et PME.

La contribution du port dans le domaine de l'emploi est aussi significative. En effet, les données du tableau N° 06 montrent une évolution continue des emplois créés dans les différentes activités portuaires. Ces emplois sont créés soit par des entreprises industrialo-portuaires, soit par le secteur de la pêche ou l'entreprise prestataire de services (EPB). En 2019, le port a généré à lui seul 3665 emplois dépendant directement

de l'activité portuaire. L'EPB représente la très forte concentration d'emplois, cela est expliqué par sa qualité d'entreprise prestataire de services ayant certaines autorités (autorité portuaire) et dont la mission est liée à l'encadrement de l'ensemble des opérations. La nature de ses activités nécessite plusieurs intervenants dans les différents domaines maritimes (manutention, remorquage, administratif, capitainerie, etc.). Le taux par rapport au total d'emplois maritimes s'élève à 39,97 %⁷, suivi par les emplois liés à la pêche avec un taux de 33,95 %⁸. Pour ce dernier point, la pêche, elle devrait être appelée à devenir plus présente dans les activités maritimes dans la ville et dans les zones côtières de la wilaya, étant donné l'existence d'un potentiel halieutique qui demeure non exploité. Des sites disposent de toutes les commodités naturelles à ce type d'activité, ceci en passant de la qualité du milieu jusqu'au mode de conservation et évidemment par l'existence des zones de recrutement dans la baie de Bejaia. En 2018, la production halieutique est estimée à 2841,648 tonnes tout groupe d'espèces confondues. Par ailleurs, entre 2005 et 2019, l'effectif marin a connu une augmentation de l'ordre de 27,16 % (DPSB, 2019). Ceci peut être expliqué par l'acquisition de nouvelles embarcations de pêche et par les facilités accordées par l'État sous forme d'un financement direct. Généralement, c'est des projets qui rentrent dans le cadre des formules proposées au profit des jeunes (ANDI, ANSEJ, ANGEM) en vue d'encourager la création d'emplois et promouvoir l'entrepreneuriat.

L'impact économique en termes d'emploi peut être aussi expliqué par le nombre d'emplois indirects qui ont été associés aux activités portuaires à travers la relation du port avec les différents partenaires et opérateurs économiques. C'est des emplois générés par des intervenants et/ou entreprises non situées forcément dans l'enceinte portuaire, mais basées à proximité ou dans son hinterland. Les emplois indirects sont estimés à 5000 postes⁹ liés aux commissionnaires en douanes, consignataires, transitaires, transporteurs et agents auxiliaires de la chaîne maritime, sachant que pour un poste d'emploi créé par le port, il génère une quinzaine d'emplois indirects.

Le port de Bejaia a besoin d'être aménagé pour mieux s'adapter aux différentes mutations et devenir un catalyseur de tout développement. Mais cela est confronté à des difficultés d'une part, en raison de sa situation, juxtaposant la ville qui accentue la problématique de la gestion de l'interface, et d'autre part, par le dynamisme économique de la ville, ajouté à l'essor des activités portuaires grâce au rôle du port dans sa capacité à offrir un grand nombre de postes d'emplois. Cela a induit une urbanisation massive suite à un important exode rural et une grande concentration de la population à la périphérie de la ville en quête de meilleures conditions de vie. Cette situation a engendré

⁷Ratio calculé par nos mêmes à partir des données du tableau n° 06.

⁸Idem.

⁹Estimation des auteurs à partir des données et informations de l'EPB.

un fort développement de l'habitat non réglementé; tous les nouveaux quartiers formés durant cette période ont connu une extension urbaine tentaculaire et fortement standardisée, c'est ce qui a expliqué les tendances centrifuges d'urbanisation. Ce mécanisme a eu comme conséquence l'occupation irrationnelle et exacerbée de l'espace urbanisable.

Dans ce contexte, l'adaptation du cadre organisationnel et managérial des ports au contexte économique mondial, et l'implication de tous les acteurs semblent une condition sine qua non pour la réussite de la cohabitation entre le port et la ville. Dans tous les ports, les processus de réforme devraient tenir compte des liens entre les objectifs de la ville et ceux du port. Dans ce cas, l'application d'un management de relation ville/port permettra d'appréhender la complexité de relation réciproque entre les deux et aboutiront à la mise en place de stratégies bien concertées en termes d'aménagement et de planification stratégiques, bien évidemment, avec la participation de tous les acteurs pour conduire des politiques d'aménagement urbano-portuaires les plus adéquates.

Pour ce faire, la stratégie de management possible repose sur la mise en œuvre d'un management par objectifs qui permet d'améliorer la performance ; c'est les principes mêmes du nouveau management public. Ce dernier est un concept qui est né dans les années 70 et qui cherche à réduire et minimiser l'écart existant entre la gestion publique et privée, pour aboutir à un partage des responsabilités et des rôles. Aujourd'hui, la question centrale dans ce type de management se pose en termes de fixation d'objectifs, de suivi d'un processus de décision et enfin de proposition de priorités qui facilitera leur arbitrage (Marion, M., Maïté, V., 2014, p.16).

L'engagement du port de Bejaia dans le choix des options opérationnelles concernant la gestion des espaces portuaires doit être en mesure de comprendre et de prendre des décisions adéquates pour mesurer les retombées de celle-ci sur les deux côtés. Bien que les raisons de s'engager dans de telle ou telle décision ou vision soient nombreuses et variées, les avantages peuvent être quantifiés à mesure qu'ils bénéficieront pour les différents intervenants tels que les opérateurs, les expéditeurs, les destinataires et les entreprises. Cela ne peut être possible que grâce, bien évidemment, à un ensemble ordonné de décisions qui sont reliées entre elles logiquement ainsi que dans leur ordre dans un délai de réflexion réduit. Dans ce cas, une approche participative est requise afin d'assurer un déploiement concerté et harmonieux du port et de la ville, et surtout partager une vision et une stratégie commune avec l'implication des différents acteurs.

Face à cela, l'entreprise portuaire de Bejaia a déjà pris quelques mesures pour l'optimisation et l'organisation de l'espace portuaire afin de limiter les effets pervers. Aussi, les prévisions de croissance du commerce mondial, en plus de la signature d'un accord d'association avec l'Union européenne et la perspective d'adhésion à l'OMC,

constituent des facteurs qui peuvent doper la structure et le volume du commerce et de l'échange. Dans ces conditions, il est important de disposer d'une structure portuaire capable de faire face à ces changements. Les actions qui peuvent être prises, pour garantir une meilleure exploitation de cette infrastructure stratégique visant des objectifs en commun, se présentent dans les points suivants :

- Prévoir une extension et un agrandissement de la structure portuaire et la création de nouveaux espaces portuaires modernes. Sur ce point, les autorités portuaires ont prévu un projet d'extension du port d'une superficie de 1480 m³ de quais supplémentaires et qui devrait s'achever en 2025¹⁰. Une grande parcelle sera dédiée aux conteneurs avec une surface 26 hectares. Actuellement, le tonnage des marchandises conteneurisées dépasse 1.8 millions de tonnes¹¹.
- Acheter le projet de raccordement de la ville de Bejaia à l'autoroute Est-Ouest. Il faut savoir également que le port n'a aucun contact avec cet axe stratégique. La programmation de la pénétrante avec cet axe permettra d'établir une bonne liaison avec le port, sachant qu'un nombre important de véhicules lourds quittent journellement le port, et se desservent sur des axes de plus en plus saturés;
- Poursuivre la politique visant à conforter et à améliorer le système de gestion et de management, à l'image de l'adoption d'un système de gestion informatisé des données Échanges des Données Informatisées (EDI). Cette démarche vise particulièrement à accroître l'efficacité d'une organisation plus cohérente, et à capitaliser les expériences professionnelles pour consolider et améliorer les performances opérationnelles et fonctionnelles;
- Développer des réseaux intra-régions ou inter-régions des villes qui sont bien connectées, peut représenter également un élément clé de croissance, ce qui est une priorité grandissante. De ce fait, de réelles potentialités de développement existent pour le réseau de chemin de fer. La stratégie globale, développée par l'ensemble des pays dans le domaine de la mobilité des personnes et de la marchandise, outre de nécessaires adaptations du réseau routier, repose sur le développement de l'offre ferroviaire. Il est nécessaire d'encourager le développement de ce mode de transport.
- Développer une plateforme logistique en incluant des espaces extra-portuaires qui permettent de désengorger le port par la création d'espaces d'entrepôt à l'extérieur des périmètres urbains. Pour ce faire, les managers ont déjà procédé à la création de deux ports secs à Bejaia et El Kseur et une plateforme logistique à Bordj Bou Arreridj d'une superficie de 20 hectares, ayant pour but le transport de bout en bout, le décongestionnement des surfaces dans l'enceinte portuaire, la réduction du

¹⁰Schéma directeur de développement du port. Phase 3 : programme à long terme (horizon 2025). <https://portdebejaia.dz/schema-directeur-du-port/>

¹¹Rapport annuel et statistiques de l'EPB, 2020.

temps d'attente en rade des navires dus au manque d'espace d'entreposage et réduire ainsi les surestaries.

5.2 Option et orientation de développement de l'espace urbain de la ville de Bejaia :

De ce qui précède, nous avons présenté les quelques orientations pour une meilleure gestion et organisation des espaces portuaires et décrit globalement les mesures qui peuvent être menées soit par les autorités portuaires ou celles dictées par des projets de grande envergure initiés et financés par l'État. Nous pouvons constater que cette réalité nous amène à affirmer qu'il apparaît, de plus en plus, évident que les problèmes touchent en plein fouet la ville. Dans ce cas, pour y remédier et résoudre les dysfonctionnements urbains de la ville, il faudrait projeter des actions à long terme tenant compte des différents aspects (économiques, sociaux, spatiaux et environnementaux). La mise en œuvre d'un management urbain peut contribuer à rationaliser l'utilisation de l'espace pour ne pas compromettre les possibilités de développement. De ce fait, il est urgent de se pencher sur cet aspect et lui accorder une importance particulière pour une meilleure gestion où interviennent différents acteurs à travers la consultation des responsables d'urbanisme, des responsables de l'aménagement urbain et des collectivités locales.

6. CONCLUSION :

À travers cette étude, nous avons pu relever que la ville portuaire de Bejaia, comme beaucoup de villes côtières algériennes, a connu de profondes mutations économiques, sociales et spatiales, mais, se trouve, aujourd'hui face à difficultés persistantes. L'importance de la concentration de la population et des activités, notamment portuaires et industrielles a eu comme conséquence une croissance démographique importante et une répartition et un étalement urbain déséquilibré en totale dichotomie avec toute forme d'organisation territoriale et de développement urbain, ce qui a porté préjudice à la ville. En effet, l'étalement urbain de la ville de Bejaia est caractérisé par une extension et une densification de la trame urbaine, mais également une occupation spontanée et déstructurée de l'espace.

Par ailleurs, cette étude a permis également de relever que les activités portuaires génèrent des désagréments liés aux aspects environnementaux, de mobilité et l'empiétement de l'espace urbain, notamment dans les zones périphériques de la ville. Ces derniers se sont caractérisés par une mauvaise qualité des constructions, notamment les lotissements à l'horizontal avec des densités très élevées, et une trame viaire inappropriée. C'est le résultat d'une urbanisation basée sur l'auto-construction souvent incontrôlée, difficilement maîtrisable, et par conséquent un espace marginalisé et non planifié.

Aussi, les résultats de l'enquête révèlent que les causes de la prolifération des zones d'habitats informels sont multiples, liées à plusieurs facteurs : prix du foncier, nature juridique des terrains, exode rural et disponibilité du transport urbain. Ce dernier participe indirectement dans la détermination de la structure de la ville, sa configuration et le sens de son évolution. De ce fait, des actions d'une extrême importance doivent être engagées, qu'elles soient de la part des autorités portuaire ou des instances territoriales de la ville, en vue de la mise en place d'un système de management relation ville-port qui permettra non seulement de préserver la pérennité et la compétitivité du port, mais également de garantir une meilleure attractivité de la ville.

6.1 Vérification des hypothèses :

- Le transport urbain participe indirectement dans la détermination de la structure de la ville, sa configuration et le sens de son évolution (ce qui infirme notre première hypothèse). En effet, le réseau s'est formé quasi-spontanément et visait un objectif autre que celui de répondre aux besoins en transport ; c'était plutôt dans un but de lutter contre le chômage.
- Le port de Bejaia exerce une influence sur l'étalement de la ville, à travers l'appropriation de son espace urbain, notamment en raison de l'extension de ses activités (ce qui confirme notre deuxième hypothèse).

6.2 Suggestions et recommandations :

Devant l'ampleur de l'émergence des quartiers périphériques non harmonisés et non réglementés, nous suggérons les recommandations suivantes :

- Renforcer l'attractivité et offrir ainsi à la ville de nouveaux pôles de développement qui s'ajouteront à ceux déjà existants. Mais le grand défi relève du positionnement de ces pôles dans le territoire. En effet, des effets négatifs pourraient fort bien aggraver la situation et entraîner de grands problèmes pour la ville, dus au mauvais choix de localisation. La concentration actuelle de quelques grandes entreprises industrielles dans la ville, qui entretiennent des fortes relations avec le port, demeure toutefois une menace sérieuse sur l'espace urbain. Géographiquement, il faut associer la dynamique de l'activité industrielle avec les tendances d'extension de la ville. L'étude de l'impact de la zone industrielle sur la ville a montré ses limites suite à l'évolution et l'extension urbaine qu'a connues la ville au cours des dernières années. Le mauvais choix de la localisation de la zone industrielle était inadéquat du point de vue emplacement, puisqu'elle se trouve au centre du périmètre urbain. Aujourd'hui, un projet de sa délocalisation vers la commune de Oued Ghir est évoqué par les pouvoirs publics. Ce projet permettra une restructuration urbaine de la ville à travers la récupération d'assiettes de terrains, l'aménagement

d'espaces, la construction de voies de circulation, pour devenir de grands boulevards qui permettront, entre autres, de désengorger la ville et profiteront au port.

- Mettre en œuvre une politique d'urbanisation réfléchie et la mise en place d'instruments d'urbanisme fiables (les instruments existent, c'est leur application qui fait défaut);
- Édicter des instruments juridiques de sécurisation de l'accès au sol et des techniques de programmation de l'aménagement et de l'équipement urbains. Les nouveaux instruments d'aménagement et d'urbanismes à savoir POS, PDAU qui sont venus pour pallier aux insuffisances des vieux instruments, restent imprégnés par la nature des anciennes techniques héritées de la période coloniale, la réglementation exige un diagnostic thématique qui se base sur des perspectives en matière de démographie, de logement, d'équipement, d'emploi, etc.
- Recourir à la réalisation d'une ville nouvelle qui s'impose actuellement comme une opportunité réelle. La création de la nouvelle ville, par exemple à Sidi Ali L'Bhar ou l'extension vers Mellala, peut être considérée comme propositions formulées, pour faire face à cet étranglement de la ville. Cela permet de repousser encore plus loin les limites du territoire urbain. Cette nouvelle ville, en plus de sa position, procure à ce site d'indéniables atouts et répond aux mieux aux besoins d'extensions de l'agglomération de Bejaia qui se trouve déjà face à une extension urbaine effrénée et non maîtrisée.

Toutes ses mesures peuvent contribuer à maîtriser l'espace urbain pour une meilleure performance portuaire et une meilleure planification urbaine. Il est possible d'envisager une meilleure cohabitation ville de Bejaia et son port, mais cela exige encore de nombreuses idées innovantes basées sur la concertation et un meilleur accompagnement. Les autorités portuaires qui sont confrontées à une double exigence à savoir : l'optimisation et la valorisation de l'espace portuaire et l'amélioration de la qualité de service, dans un environnement de plus en plus complexe, ont un rôle majeur dans le développement. Mais les pouvoirs publics avec le concours des collectivités locales ont également une part de responsabilité. Cela suppose une meilleure gouvernance des relations ville-port avec l'implication de différents intervenants. Dans ce cas, la mise en œuvre d'une stratégie concertée et coordonnée pour aborder le problème de la gestion la plus rationnelle des surfaces portuaires et urbaines et la prise des mesures clairement définies et concertées entre toutes les parties concernées est de plus en plus un thème commun et crucial.

7. Liste des références :

- Annuaire statistiques DPSB (2010-2020) « Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire de la wilaya de Bejaia ».
- Baudouin Thierry (2006) : « Ville productive et mondialisation des territoires ». L'Harmattan Maritimes, Paris.
- Brigitte Daudet, Yann Alix (2012) : « Gouvernance des territoires ville-port : empreintes locales, concurrences régionales et enjeux globaux » *Organisations et territoires Volume 21, n° 3, Le Havre*.
- Cannac Yves., Trosa Sylvie (2007) : « La réforme dont l'État a besoin : Pour un management public par la confiance et la responsabilité » Dunod, Paris.
- César Ducruet (2007): "A metageography of port-city relationships" Published in: Wang J.J., Olivier D., Notteboom T.E., Slack B. (Eds.) *Ports, Cities, and Global Supply Chains*, Aldershot, Ashgate.
- Collin Michèle (2003) : « Ville portuaire, acteur du développement durable », L'Harmattan, Paris.
- Da Cunha, A., Knoepfel, P., Leresche, J-P., Nahrath, S. (2015) : « Enjeux du développement urbain durable : Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance » Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.
- Documents internes et Annuaire statistiques de l'EPB (2007-2020).
- Eric Foulquier (2012) : « Politique(s) de l'espace portuaire », *L'Espace politique* N° 16 | 2012-1. URL : <http://espacepolitique.revues.org/2309>
- Fernando González Laxe (2008) : « Gouvernance portuaire : principales trajectoires dans les ports européens et latino-américains », *Méditerranée* N° 111 | 2008, URL : <http://mediterranee.revues.org/2731>
- Marion, M., Maïté, V. (2014) : « Les relations ports-collectivités locales au prisme des négociations sur les usages de l'espace portuaire : analyse comparée des processus de planification stratégique portuaire (Le Havre, Rotterdam et Rouen) ». ASRDLF 2014 - 51ème colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française, Jul 2014, France, 2014. URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01070410>
- M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet, (2011) « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe? », *Méditerranée* N° 116 /2011. Le Maghreb dans la Mondialisation. URL : <http://mediterranee.revues.org/5410>
- M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet, (2020) « La décentralisation des ports français méditerranéens : nouvelle gouvernance et nouveaux défis », *Méditerranée* N° 111/2008, Online. URL : <http://mediterranee.revues.org/2740>
- Schéma directeur de développement du port. Phase 3 : programme à long terme (horizon 2025). URL : <https://portdebejaia.dz/schema-directeur-du-port/>