

Espaces périurbains sur l'axe de la Rn16 à Annaba. Paysage et stratégies d'évolution
Meriem RADOUANE
Département d'Architecture
Université Badji-Mokhtar, Annaba

Résumé

Les infrastructures routières forment un moyen pertinent pour la lecture des formes et sens d'évolution des espaces périurbains à partir du paysage observé perçu depuis la route. A partir d'une lecture du paysage périurbain d'Annaba le long de la Rn16 sur la section d'El-Bouni, nous analyserons comment s'est construit un paysage agricole, urbain et industriel sur un territoire aux marges de la ville. A travers les mutations et dynamiques observées, nous nous interrogeons sur les facteurs qui dictent la forme d'évolution de l'espace périurbain.

Mots clés : *Espace périurbain, paysage agricole, industriel, urbain, stratégies économiques et urbaines.*

Outer Urban Areas on the Major Road "Rn16" in Annaba. Landscape and Evolution Strategies

Abstract

Most of the suburban areas have developed along the road infrastructures which are forming good means helping to read the forms of evolution of suburban spaces through the mutations observed in the landscape. By studying the landscape of Annaba's suburb along the national road 16 on the section of El-Bouni, we will analyse how an agricultural, urban and industrial landscape have been built on the fringes of the city. Through the mutations and the dynamics observed, we question the factors that dictate the shaping evolution of this suburb landscape.

Keywords: *Suburban, agricultural, industrial and urban landscape, economic and urban strategy.*

الضواحي العمرانية على محور الطريق الوطني. المنظر واستراتيجيات التطور

ملخص

تنشأ معظم الضواحي العمرانية وتتطور على طول محاور الطرقات، وهي تشكل وسيلة جيدة لقراءة تطور هذا المجال عبر ملاحظة التحولات على المنظر المشاهد على طول الطريق. انطلاقاً من قراءة لمشهد ضاحية عمرانية لعنابة على طول محور الطريق الوطني رقم 16 وعلى مقطع البوني، نحلل كيف يتشكل المنظر الزراعي والصناعي والحضري في مجال يقع على هامش المدينة. وفي ظل التحولات والديناميكيات الحالية نتساءل عن العوامل التي تملئ شكل تطور هذا المجال بالضحية.

الكلمات المفتاحية : *الضواحي العمرانية، مشهد زراعي صناعي وحضري، شبكة الطرقات، الاستراتيجيات الاقتصادية والعمرانية.*

Introduction

Suite à une stratégie nationale de développement économique qui l'avait promue au rang de pôle régional, Annaba a vu son urbanisation s'accélérer développant un espace périurbain qui ne cesse de s'étendre et se transformer. Située dans la périphérie sud d'Annaba, El-Bouni a accueilli de vastes programmes de logements et des activités industrielles et subit encore l'extension de la ville sur un territoire dévolu initialement à l'agriculture. Industries, habitat, agriculture, trois activités distinctes cohabitent dans un même territoire qui n'a pas encore fini son évolution et retrouvé son identité, comme le révèle le paysage d'El-bouni à partir de la Rn16.

Interroger les territoires périurbains à partir du paysage, une question de recherche

L'urbanisation se développe vite et la plupart des villes voient leurs périmètres éclater faisant apparaître des milieux périurbains de plus en plus grands. Lieux d'enjeux fonciers, économiques et sociaux, ces milieux périurbains font l'objet d'évolution et de mutations rapides. Si certains présentent un paysage hybride sans grands repères historiques, culturels ou identitaires, d'autres paysages sont pensés et façonnés pour promouvoir leur image et augmenter leur attractivité. Que véhiculent les paysages des espaces périurbains, laissés à une construction spontanée ou volontariste, en sens et en représentation (identité, caractère, stratégies de construction de l'espace,...) ?

Appréhender l'identité et le sens d'évolution des territoires périurbains à partir d'une lecture de leur paysage, c'est dans cet axe que s'inscrit cette réflexion qui sera menée sur El-bouni, un espace périurbain d'Annaba. Nous nous intéresserons particulièrement à la partie qui longe la Rn16 et qui permet d'observer un paysage très significatif d'El-bouni, construite à partir des années 70 à coups

d'opérations de logements et d'activités industrielles le long de la Rn16. Ce schéma d'extension lui a donné une forme linéaire et sectorisée : la Rn16 forme une séparation physique qui démarque la zone d'habitat des activités industrielles. Après un essor de l'agriculture dans les années 40 et 50, puis de l'industrie dans les années 60 à 80, ce sont surtout les activités tertiaires et le logement qui connaissent aujourd'hui un développement rapide. De là découle un paysage très diversifié qui suscite des interrogations : *Quel sens d'évolution et quelle identité d'El-bouni, son paysage révèle-t-il aujourd'hui? Quelle logique dicte la production de ce paysage ?*

Les séquences visuelles le long de la Rn16, montrent un paysage très spontané qui s'est construit par une accumulation d'opérations d'urbanisation sans grand rapport les unes avec les autres (industrie, différents programmes d'habitat, activités tertiaires). El-bouni offre un paysage très diversifié, industriel, urbain et même agricole. Bien qu'on parle d'agglomération urbaine, de daïra et quelques soit son statut administratif dans l'espace intercommunal, le paysage d'El-bouni révèle un espace en mutation qui n'a pas encore affirmé une identité. La présence des activités des trois secteurs, l'extension et l'évolution rapide de l'urbanisation, ne permettent pas encore de lui attribuer clairement un caractère.

Par ailleurs, si le paysage d'El-bouni est une production spontanée, une simple résultante de l'évolution de l'espace, **sur** les rives de la Rn16 commence à se construire un paysage volontariste, produit de stratégies économiques des riverains. Cette hypothèse s'appuie sur la concentration observée de nombreuses activités commerciales et tertiaires sur les terrains qui longent la Rn16 depuis les années 2000 : *showrooms*¹, sièges d'entreprises..... Ces activités s'implantent en périphérie pour la disponibilité du foncier et recherchent la proximité de la route pour des raisons stratégiques :

desserte, exposition et publicité. Autrement dit, l'enjeu est foncier et économique. Ces activités qui se sont développées au cours des dernières années construisent un paysage qui donne un nouveau visage à El-bouni, celui d'un espace à caractère tertiaire. Les acteurs à l'origine de ce paysage, sont des particuliers du secteur privé (concessionnaires automobiles, entreprises privées,...).

Objectifs et méthode d'approche

Identifier les éléments du paysage et les organiser en séquences, associer l'observation directe, la photographie et les plans constituent une manière de comprendre les espaces périurbains à partir du paysage qu'ils ont construit et continuent à construire en bordure de routes. C'est les outils que nous proposons pour explorer la périurbanisation qui s'étend, évolue et se transforme vite et suscite de plus en plus la curiosité des recherches urbaines.

Plusieurs recherches se sont intéressées au paysage perçu depuis la route, parmi les plus connues celles de Lynch en 1968 avec « *the view from the road* »⁽¹⁾ et Panerai (et col.) dans « *analyse urbaine* » en 1975⁽²⁾. L'analyse du paysage est une approche sensible qui s'appuie sur l'observation. Nous utilisons ici le paysage comme objet de recherche et d'analyse de l'évolution de l'occupation des terrains d'El-bouni le long de la Rn16. Pour cela nous nous sommes aussi appuyés sur les études du Pdau (Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) intercommunal d'Annaba et les plans d'occupations des sols d'El-bouni.

Construction de l'espace du grand Annaba : logique économique et stratégie d'urbanisation

Annaba s'est construite sur un lien fort avec la mer. La ville construite autour du port a donné lieu à une urbanisation de forme radioconcentrique structurée par un réseau viaire et routier en radiales. La ville

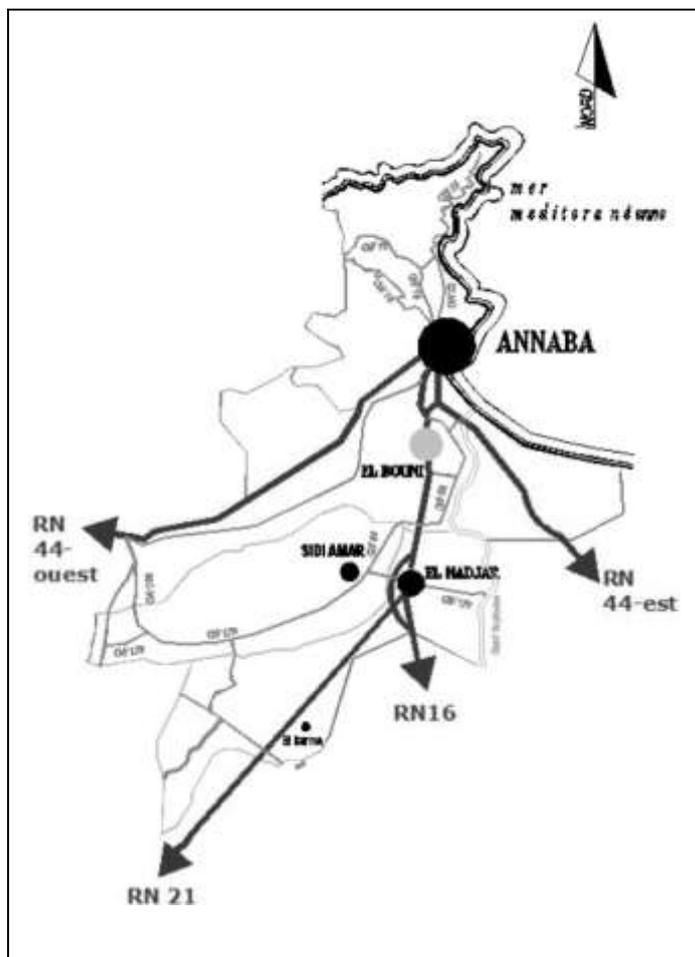
s'est épanouit économiquement depuis le début du 20^{ème} siècle aidée par ses richesses naturelles (terres agricoles, phosphate, liège,...) et ses infrastructures de transport (port, chemin de fer, réseau routier), donnant lieu à un des plus importants pôles économiques du pays. Toutefois, si la ville centre a pris une forme compacte et radioconcentrique tournée vers la mer, l'agglomération a privilégié un développement par rapport au réseau routier, perdant sa compacité. L'agglomération présente une urbanisation tentaculaire qui se greffe aux axes routiers (fig.1).

Jusqu'au début des années 60, l'agriculture a été la principale ressource économique de la ville. Arrivées les années 70, l'industrialisation a bouleversé l'armature urbaine. La forme de développement de l'urbanisation a été surtout liée à l'implantation de l'industrie qui s'est positionnée par rapport aux infrastructures de communication (réseau routier, chemin de fer et port). Deux grandes industries ont marqué le fait industriel à Annaba. La première est le complexe sidérurgique d'El-Hadjar² qui a été implanté le long de la Rn16 et de la ligne du chemin de fer qui forme une importante ligne d'exploitation minière qui relie les gisements miniers d'Ouenza à Annaba. La deuxième est le complexe d'engrais phosphatés et azotés (Asmidal) qui a été implanté à proximité du port et en bordure de la Rn 44-est. Ces deux industries ont amené au développement de plus de 162 moyennes et petites industries employant plus de 25.000 personnes dans les domaines de la sidérurgie, la chimie, l'agroalimentaire, la transformation du papier, du verre et du plastique. Ce dispositif industriel a été aménagé sur quatre zones industrielles implantées sur les axes routiers Rn16, Rn44 et Rn21, occupant une surface foncière totale de 352 Ha. Toutefois, la Rn16 qui relie Annaba à Souk-Ahras et Tébessa s'affirme comme l'axe industriel le plus puissant. En effet, il

regroupe la plus grande concentration d'industries et de zones d'activités, notamment le complexe sidérurgique et la zone industrielle *El-Allelick*. Cette dernière

s'étend en bande de terrains de près de 128 Ha comprise entre la Rn16 et la ligne du chemin de fer sur le territoire communal d'El-Bouni.

Figure 1 : Agglomération d'Annaba, les couloirs d'urbanisation suivent les axes routiers.



Source : auteur, 2011

De la ville à l'agglomération : éclatement de l'urbanisation et formation de l'espace périurbain

C'est surtout l'essor économique d'Annaba qui a entraîné une urbanisation rapide insufflée entre autres par d'importants flux de population migrante, venue à la recherche d'emploi. La demande de logement déjà importante s'est accrue et avait motivé une grande extension en *ex nihilo* sous forme de Zhun³. La Zhun a été

implantée à quelques kilomètres de la ville sur l'axe de la RN16, un axe à dimension historique et économique. Cette extension à l'origine de formation de l'espace périphérique d'El-Bouni reprend l'idée d'un projet antérieur d'une cité ouvrière de 15.000 habitants prévu à cet endroit par le Plan directeur d'urbanisme de 1960⁴. Ce choix d'implantation en dehors de la ville a été en partie imposé par un besoin important en surface d'extension que la

ville ne pouvait contenir⁵. Le modèle des Zhun qui a été largement adopté en Algérie pendant les années 70 et 80 correspond à de grands ensembles de logements qui s'étendent sur de vastes terrains. La Zhun d'El-Bouni a été implantée sur une rive de la Rn 16 et sur l'autre une zone industrielle, dans une logique de zoning qui caractérise l'urbanisme des années 70. Puis, une autre Zhun a été créée à Sidi Amar à une quinzaine de kilomètres de la ville. C'est de là que s'est formé l'espace périurbain d'Annaba, reprenant le schéma typique de la périurbanisation qui se développe souvent le long des axes routiers qui génèrent leurs propres effets de formes et de dynamiques urbaines⁽³⁾.

L'espace périphérique s'étant agrandi et devenu difficile à gérer, le découpage administratif de 1985 avait érigé les localités d'El-Bouni, Sidi Amar et El-Hadjar au rang de communes, afin d'alléger la ville centre Annaba. Mis à part El-Hadjar, ancien village de création coloniale, ces communes sont créées en *ex-nihilo*. Elles ont développé un vaste espace périphérique et sorti la ville au-delà de son périmètre passant de l'échelle d'une ville à celle d'une agglomération, désignée administrativement par l'espace intercommunal d'Annaba.

Aujourd'hui, on peut distinguer sur Annaba qui aspire au statut de métropole, une agglomération à double visage avec : une ville centre au commandement avec un espace à un fort ancrage historique et urbanistique, et un espace périphérique émietté, sans repère historique ou identitaire. Cette périphérie est le produit d'une volonté politique qui a créé des communes de toutes pièces autour des ZHUN qui se résument à de grands ensembles de logements stéréotypés et souffrent de sous équipement, ce qui engendre jusqu'à ce jour une dépendance de la ville, malgré les quelques efforts fournis pour y remédier. La périphérie pose aussi une autre problématique : elle s'est développée sur des terres fertiles de la

plaine (les meilleurs terrains ont été choisis pour l'industrie, de vastes terrains plats, et le logement un peu plus loin sur des terrains plus en relief). La relation de la ville à la périphérie, qui correspondait alors à une relation d'échange et de complémentarité « ville-campagne » a été altérée. Avant, les terres agricoles et les fermes qui entouraient la ville, lui formaient son espace de production⁽⁴⁾. Aujourd'hui et même si la périphérie concentre des activités de production (industrie et agriculture), la relation ville-périphérie éprouve un certain déséquilibre avec l'extension urbaine accélérée et l'augmentation spectaculaire de la population.

El-bouni : d'une périphérie vers second pôle urbain

En plus de l'extension de la commune elle-même, El-bouni subit une grande part de l'extension d'Annaba. En effet, beaucoup de programmes de logements et d'équipements, notamment universitaires que la ville centre ne trouve pas de terrains pour les accueillir, les reporte sur sa périphérie la plus proche « El-bouni ». Aujourd'hui, El-bouni tend progressivement à devenir le second pôle urbain après le chef lieu d'agglomération Annaba avec laquelle elle tend à la conurbation. Néanmoins, ceci s'inscrit aussi dans une stratégie volontaire qui vise à équilibrer l'armature territoriale et à atténuer d'une organisation monocéphale.

El-Bouni s'est construite à partir des années 70 à coups d'opérations de logements et d'activités industrielles le long de la Rn16. Après une expansion dans les années 60 à 80, l'industrie qui relevait du secteur public a connu un certain effondrement suite à la crise des entreprises publiques. Plusieurs unités industrielles ne sont plus opérationnelles et subissent aujourd'hui un processus de mise en friche, d'autres ont été reprises par des privés ou des entreprises étrangères. Toutefois et même si l'industrie est en

difficulté et ne connaît pas spatialement d'extension, l'urbanisation continue sa progression à un rythme rapide. C'est le logement et les activités tertiaires en émergence, qui connaissent aujourd'hui un développement rapide : les nouvelles offres de logements sont essentiellement en périphérie, même si cela s'opère au détriment d'un foncier agricole. El-bouni qui regroupe aujourd'hui des activités des trois secteurs, est la seule

commune de l'agglomération à avoir cette diversité qui rend difficile de lui décerner un caractère agricole, industrielle ou tertiaire (tableau1). L'identification de l'occupation du foncier par types d'activités permet de mieux apprécier comment ces trois secteurs d'activités se partagent le territoire. Elle permet aussi d'évaluer le sens d'évolution d'El-bouni, notamment l'espace en bordure de la RN16 qui en est le plus représentatif.

Tableau1 : répartition des activités des trois secteurs sur l'espace intercommunal d'Annaba.

Secteur	Habitat	Grands équipements	Activités agricoles	Activités industrielles	Activités commerciales	université
Annaba centre	X	X			X	X
El Bouni	X		X	X	X	X
El Hadjar	X	X		X		X
Sidi Amar	X			X		X

Source : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme(Pdau), 2008

Bandes sur les rives de la Rn16 : entre vocation initiale et évolution actuelle

La Rn16 est l'un des principaux axes de développement de l'agglomération, il a supporté les premières extensions de la ville depuis les années 70 et continue à le faire. C'est de loin l'axe le plus dense en urbanisation. Il concentre plus de 160.000 habitants pour une agglomération qui compte un peu plus de 400.000 habitants. L'urbanisation rapide sur ses rives revient à ses propriétés économique et historique. Ligne d'exploitation minière, agricole, puis de développement d'activités industrielles et aujourd'hui tertiaires, la Rn16 connaît le plus de dynamique comparée aux autres axes.

Les terrains le long de la Rn16 sur la section d'El-Bouni, présentent une occupation très diversifiée, voire assez particulière dans laquelle se côtoient : agriculture, industrie et urbanisation. Spatialement, leur organisation est très liée à la route (fig.2). La zone industrielle s'étend longitudinalement, parallèle à la route et au chemin de fer sur une grande

parcelle de 128 ha, coupée cependant par une parcelle agricole de 2,2 ha, une exploitation qui a résisté à l'occupation de son territoire par l'industrie. L'habitat occupe la rive opposée, puis plus récemment (depuis les années 2000), des activités tertiaires comme les sièges d'entreprises et commerciales comme les *showrooms* se positionnent directement sur les franges de la Rn16. Certaines de ces activités récemment créées, occupent des friches industrielles récupérées. L'agriculture en occupait la majorité des terrains à l'origine auparavant, s'étend aujourd'hui sur les deux rives de la route, mais perd de plus en plus de terrains. Urbanisation et industrie se sont développées sur un foncier agricole, toutefois si ce foncier est par statut « agricole » et recensé en tant que tel, l'agriculture connaît des difficultés économiques et un certain délaissement. Aujourd'hui, plusieurs terres sont inexploitées et apparaissent plutôt comme des enclaves naturelles ou des terrains vierges.

Si ce territoire s'est converti vers l'industrie et le tertiaire, il était consacré dans les années 40 et 50 à l'agriculture. C'était la période d'expansion de l'agriculture et de création des coopératives agricoles à Annaba. Des cultures maraîchères, de vignes, d'agrumes, de tabac et de coton étaient pratiquées sur ces terres ⁽⁵⁾.

Aujourd'hui, il ne reste que quelques cultures maraîchères et d'agrumes sur ces terres pour la plupart d'entre elles domaniales, réparties en exploitations agricoles collectives et individuelles. L'agriculture a été à l'origine de l'activité industrielle, en effet l'agriculture a incité depuis les années 40 à la création de petites unités industrielles agroalimentaires le long de la Rn16, puis l'industrie s'est étendue depuis les années 70 vers de moyennes et petites industries de produits métalliques, chimiques et de matériaux de construction en plus de l'agroalimentaire.

Aujourd'hui la production de l'agriculture à El-bouni est en baisse vis-à-vis des difficultés que connaît le secteur agricole et la progression de l'urbanisation au détriment du foncier agricole. Le Pdau évoque même les terrains agricoles comme une contrainte à l'évolution urbaine d'El-Bouni, parce qu'elles limitent le potentiel d'extension future. Avec la pression de la demande sur le foncier urbanisable et les enjeux économiques en périphérie, les terres agricoles sont progressivement sacrifiées pour l'urbanisation en dépit des efforts déployés pour la réhabilitation du secteur agricole, comme les plans de développement agricole élaborés depuis

Septembre 2000. Les terres agricoles les moins productives sont les premières sacrifiées. Des parcelles sont déjà désignées par le Pdau comme des zones pour la future urbanisation à moyen et long termes ⁽⁶⁾. L'agriculture éprouve de plus en plus du mal à résister et El-bouni s'urbanise davantage et se reconvertit vers le tertiaire.

Une périphérie en évolution, un paysage en mutation

Observée à partir de la Rn16, la périphérie se distingue à première vue par un paysage plus diversifié et plus ouvert que celui de la ville. La présence de la nature permet des vues plus larges et plus lointaines. Le paysage sur la section d'El-Bouni peut être décomposé en trois unités paysagères distinctes: la nature, l'habitat et l'industrie (fig.3).

Le paysage naturel regroupe trois éléments : la plaine agricole, des piémonts et de faibles collines. L'habitat occupe une part importante dans le paysage et s'organise en conglomérat. Il prend deux formes: des immeubles de logements collectifs et un habitat individuel en lotissements.

L'industrie se démarque aisément dans le paysage par ses bâtiments du type hangars et à l'architecture bien spécifique. Par ailleurs, la route elle-même forme une unité paysagère à part du fait qu'elle ne se distingue des autres unités et génère son propre paysage avec sa texture et son aménagement (ouvrages d'art et les panneaux de signalisation routière et publicitaire qui l'accompagnent).

Figure 2 : Occupation du foncier d'El-Bouni, axe Rn16.

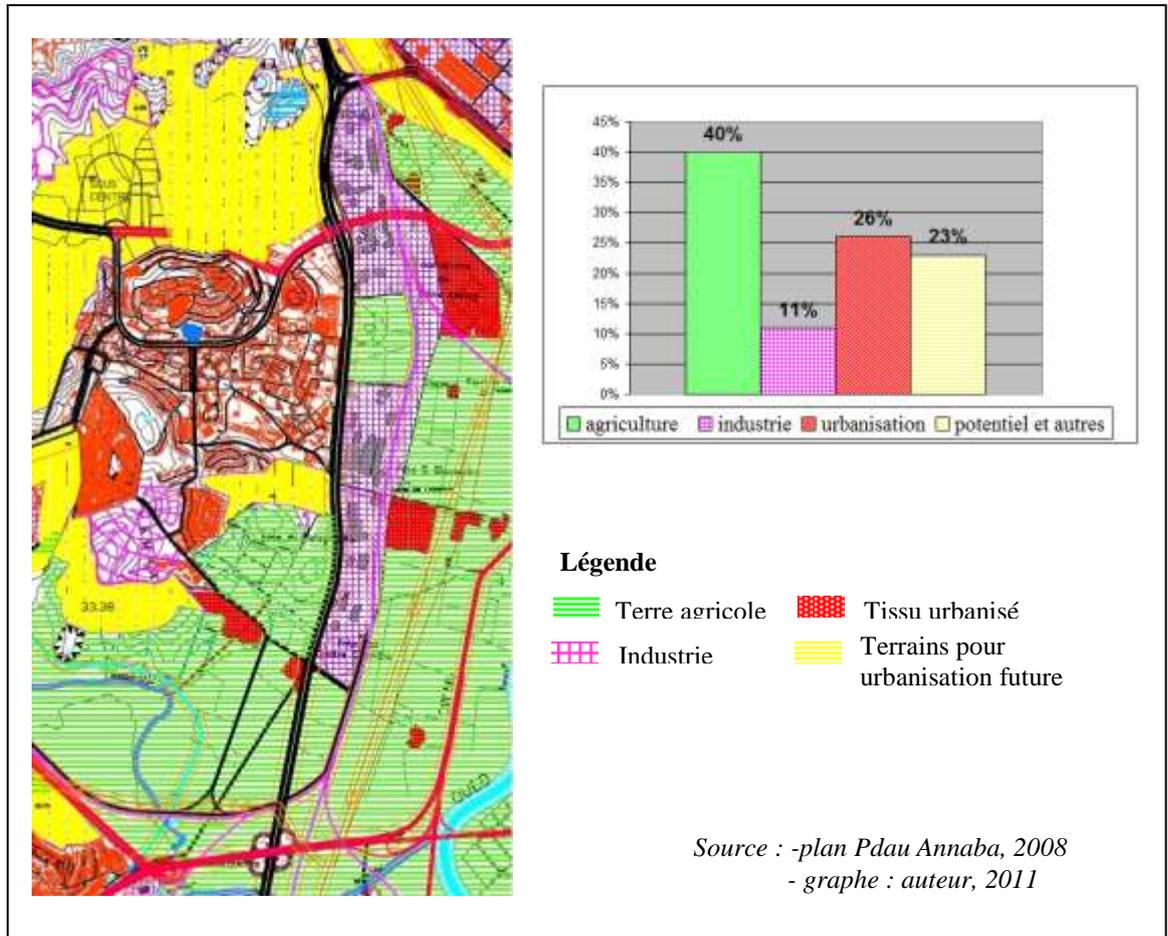
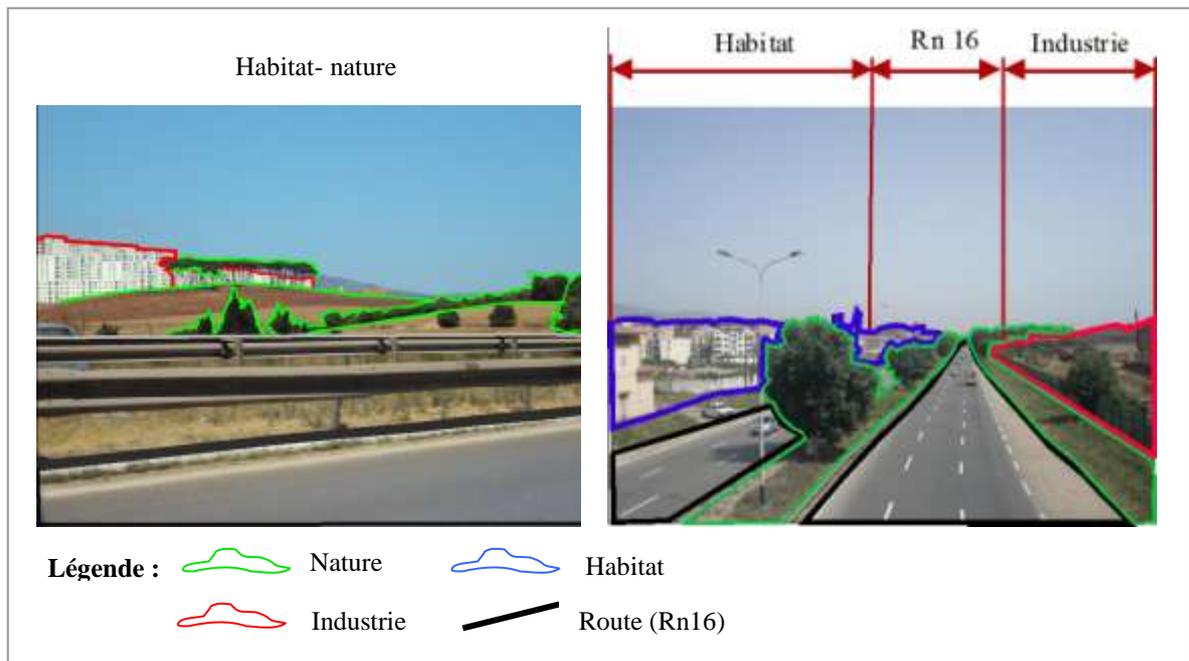


Figure 3 : paysage périurbain depuis la Rn 16, unités et composition.



Deux matériaux marquent de ce fait la composition du paysage : le minéral et le végétal, qui sont présents à peu près à proportions égales, toutefois ces proportions sont en changement avec la progression de l'urbanisation. Le végétal agrmente le paysage et offre des vues larges et lointaines par la présence de grandes étendues vertes. À l'inverse du paysage ouvert qu'offre l'agriculture, l'industrie ferme le paysage par les clôtures qui délimitent son périmètre, s'étendent sur de longues distances et restreignent le champ visuel. En termes de qualité, l'industrie déqualifie le paysage par ses bâtiments stéréotypés et en dépérissement (*ferroviaire, onalait, SNVI,...*), particulièrement pour les sites industriels à l'abandon (fig.4).

Le paysage en milieu périurbain évolue et se transforme plus vite que celui de la ville, chose qui peut être observée notamment en bordure des routes qui subissent un processus d'occupation rapide des sols sur leurs franges ⁽⁷⁾.

Le parcours le long de la Rn16 permet d'observer une transformation rapide du paysage : de nouvelles constructions et activités, des panneaux publicitaires et des chantiers en cours. Dans cette mutation en périphérie, le logement connaît la plus grande dynamique et domine progressivement le paysage d'El- Bouni.

Stratégie économique, stratégie foncière : rapport au paysage

De la mosaïque de l'occupation du foncier, découle un paysage qui reflète cette diversité : un paysage composite, difficile à identifier comme agricole, industriel ou urbain. Il est les trois à la fois. Néanmoins, la route est l'élément qui permet de relier les différentes unités sur le paysage. En effet, la Rn16 met en contact direct des paysages différents, parfois contradictoires et qui pourtant se côtoient. Le paysage permet de lire l'impact des logiques de production de l'espace sur la forme et le visage de la périphérie. Il permet aussi de rendre compte des

dynamiques à l'œuvre, les logiques et les facteurs qui les sous tendent. L'organisation d'El-bouni répond à une logique économique et fonctionnaliste, avec une implantation stratégique des activités économiques le long de la Rn16 et une nette ségrégation des territoires réservés à chaque activité.

Industrie, habitat et agriculture s'organisent sur des zones dissociées sans interactions. Et même si la route les relie dans le paysage, elle ne le permet pas autant dans l'espace. Par ses caractéristiques et les règles d'aménagement routier auxquelles elle obéit, la voie rapide devient une coupure spatiale. En effet, elle ne permet pas de liaisons transversales et sépare davantage les espaces sur ses rives qu'elle ne les relie. La Rn16 dissocie même son territoire et sa fonction de circulation de ce qui l'entoure, une dissociation qui peut être lu sur le paysage à travers l'absence d'éléments d'articulation entre la route et ses rives.

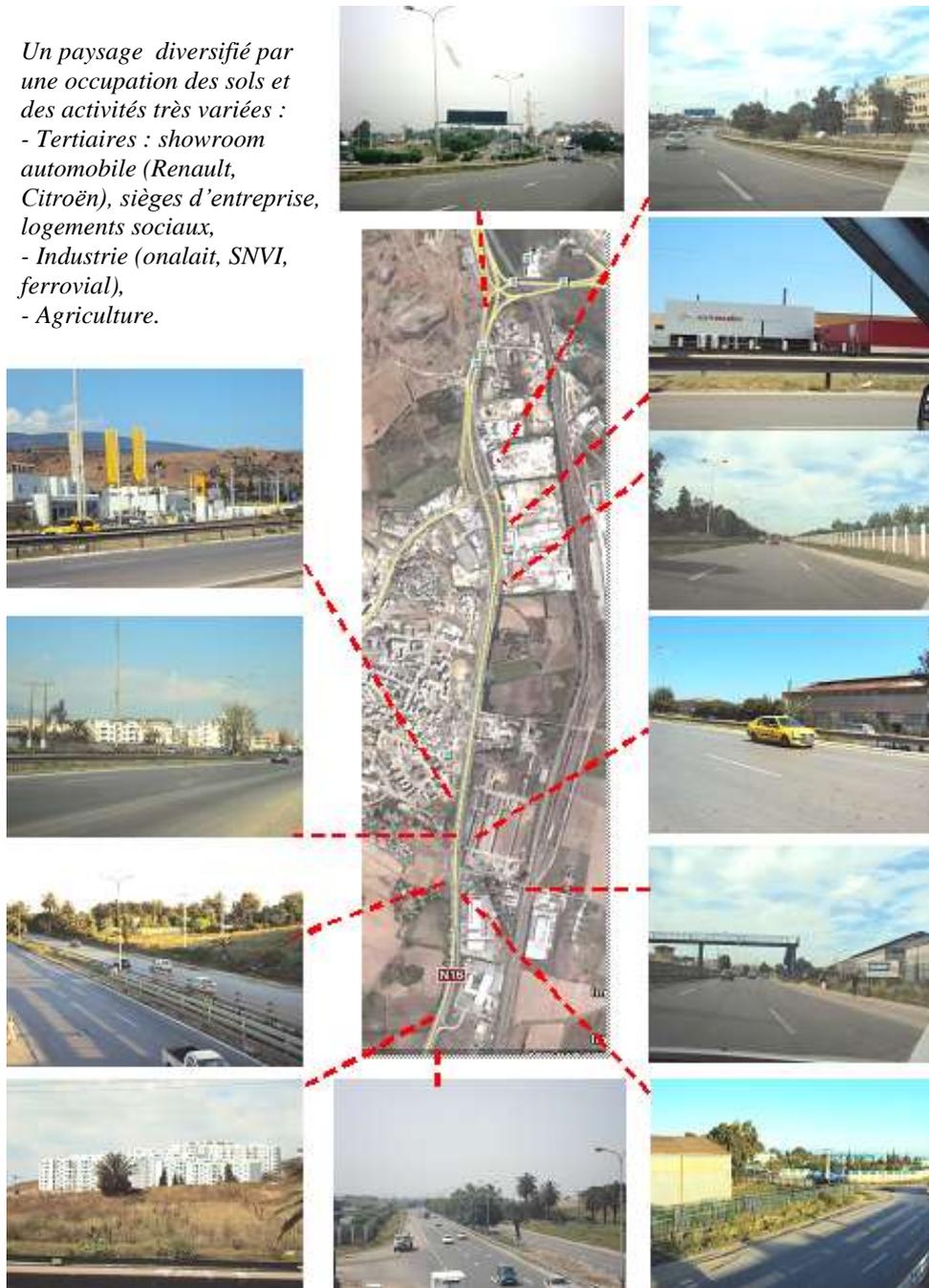
Tandis que l'industrie continue à exister dans une forme statique et l'agriculture tente de résister et de défendre son existence, la tendance d'évolution qui s'affirme est l'habitat et le tertiaire qui sont en pleine expansion. Des sièges d'entreprises (*Urban, Agritec*) et des *showrooms* de concessionnaires automobiles (*Renault, Citroën, Fiat*) préfèrent s'implanter en bordure de la Rn16 et non à l'intérieur des zones industrielles ou les zones d'activités. Une situation stratégique qui permet la desserte mais surtout l'exposition et la publicité. L'infrastructure routière devient un outil de *marketing*. Les nouvelles activités tertiaires qui s'installent et marquent le paysage par leurs enseignes commerciales viennent confirmer le rôle des logiques économiques dans la fabrique de l'espace et du paysage. Par ailleurs, la forte demande sur le logement, lui insuffle une grande dynamique. Que cela soit pour le logement social ou promotionnel, de nombreux chantiers sont perceptibles

depuis la Rn16 et marquent de plus en plus le paysage d'El-bouni.

Figure 4 : El-bouni, séquences visuelles le long de la Rn16

Un paysage diversifié par une occupation des sols et des activités très variées :

- Tertiaires : showroom automobile (Renault, Citroën), sièges d'entreprise, logements sociaux,
- Industrie (onalait, SNVI, ferroviaire),
- Agriculture.



Source : clichés auteur, 2011

L'urbanisation menace l'existence de l'agriculture qui joue un rôle économique, environnemental et identitaire pour la ville. Avec l'épuisement du foncier, les enjeux économiques en périphérie et la divergence

des stratégies des acteurs, agriculture, industrie et urbanisation se concurrencent les territoires. La pression urbaine met en péril l'agriculture et les industries en difficultés risquent de subir une mise en

friches. Avec la rareté du foncier, les terrains en périphérie sont très attractifs pour les investisseurs et opérateurs économiques privés, nationaux et étrangers après le recul du secteur public.

La périphérie évolue à un rythme rapide. Elle renouvelle son paysage et sa vocation. C'est un espace qui pour l'heure a du mal à affirmer une identité avec les mutations qu'il subit. L'agriculture contribuait à cette identité de même que l'industrie, qui même si par l'architecture de ses bâtiments, ne reflète pas un paysage de qualité. Le paysage de la périphérie est plus lié à des enjeux fonciers, économiques et des stratégies d'acteurs, qu'à une stratégie urbaine qui donne à cet espace sens et identité. Avec la pression de l'urbanisation la rareté du foncier et les priorités socio-économiques, les instruments d'urbanisme : Pos^(8,9) et du Pdau, focalisent l'attention sur l'extension urbaine et le potentiel disponible en périphérie. Les questions d'identité et de paysage ne trouvent pas ou très peu de place face à ces préoccupations. Par conséquent et sans une politique de projet, le paysage de la périphérie reste une simple résultante de l'évolution de ce territoire et les facteurs qui le sous tendent.

Références bibliographiques

- (1) Lynch Kevin, Appleyard D, Meyer J-R, 1963, *The view from the road*, éditions MIT Press, Cambridge, Etats-Unis.
- (2) Panerai Ph., Depaule J-Ch., Demorgon M., 1999 (1^{ère} édition 1975), *Analyse urbaine*, éditions Parenthèses, Marseille, France.
- (3) Mangin David, 2004, *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, éditions de la Villette, Paris, 2004.
- (4) Benkhalef Brahim, *Nouvelles périphéries autour d'Annaba ou espaces en difficulté El-bouni, Sidi Amar et El-Hadjar*, dans *El-Tawassol*, 1999, p.44-59, Annaba, université Badji Mokhtar, n°05, Septembre 1999, Algérie.
- (5) Union agricole de l'est algérien, *La coopérative agricole dans la région de Bône, Annaba*, Union agricole de l'est algérien, 1956, 187p.
- (6) Direction de l'urbanisme et de la construction de la wilaya d'Annaba, *Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'espace intercommunal d'Annaba (PDAU)*, Annaba, 2008.
- (7) Centre d'Etudes des Transports Urbains (CETUR), *Paysage pour une rocade*, Bagneux, 1986.
- (8) Direction de l'urbanisme et de la construction de la wilaya d'Annaba, *Plan d'occupation des sols El-bouni centre, phase aménagement*, 2008.
- (9) Direction de l'urbanisme et de la construction de la wilaya d'Annaba. *Plans d'occupation des sols « entrée de la ville d'Annaba par la Rn16 »*, 2011.

Conclusion

La production massive du logement dans une conjoncture d'urgence et l'irruption du fait industriel à Annaba depuis les années 70 ont été à l'origine de profondes mutations spatiales et paysagères. De vastes milieux urbains en périphérie ont été créés sur des plaines agricoles et ont en modifié le paysage en un temps très court. Aujourd'hui, la pression de l'urbanisation, les mutations économiques et la rareté du foncier en ville continuent à étendre davantage l'espace périphérique au détriment de l'agriculture, phagocytant le paysage naturel et participant à son émiettement. Le parcours le long de la Rn16, un des principaux axes routiers de l'agglomération d'Annaba permet d'observer l'impact des logiques économiques et politiques sur la forme et le visage de l'extension de la ville.

On assiste aujourd'hui au développement d'un espace périurbain au paysage hybride, marqué par de vastes étendues de logements et des enseignes commerciales passe-partout, produits du libéralisme économique actuel. La périphérie à forte identité agricole et industrielle se tertiarise.

Notes:

¹ Note page 3 : Les *showrooms* sont des espaces d'exposition et éventuellement de vente destinés au grand public. Ils sont généralement de grande surface et d'une architecture soignée pour mettre en valeur la gamme du produit et l'image du fabricant.

² Note page 4 : Le complexe sidérurgique d'*El-Hadjar* est la plus grande industrie de sidérurgie à l'échelle du pays, repris par l'entreprise internationale *Arcelor Mittal* et rebaptisé *Mittal steel* depuis 2001.

³ Note page 6 : ZHUN : Zone d'Habitat Urbain Nouvelle.

⁴ Note page 6 : Le Plan d'Urbanisme Directeur de 1960 a été abandonné à la suite de l'indépendance en 1962, mais beaucoup de ses actions ont été reconduites par le PUD de 1975.

⁵ Note page 6 : La situation géographique de la ville entre la mer au nord et au nord-est et les massifs montagneux d'Edough à l'ouest, limite les possibilités d'extension de la ville sur ces directions, ce qui ne laisse que la direction sud et sud-ouest.