

LE GARDIENNAGE DE PARKING DE NUIT À AÏN SMARA. APPROPRIATION ET TERRITORIALISATION, VERS UN URBANISME D'USAGE.

Reçu le 24/01/2010– Accepté le 29/06/2010

Résumé

Dans les espaces résidentiels, le gardiennage est principalement de nuit. La conception des ZHUN a intégré un stationnement de proximité attenant aux immeubles de logements, assorti d'espaces verts. Si ces derniers sont restés à l'état brut, les aires de stationnement quant à elles, ont fait l'objet d'une dynamique appropriative par les jeunes, aboutissant à une territorialisation légitimée par des rapports de force instaurés par les personnes et les groupes. Selon leur capacité d'accueil, leur situation, elles suggèrent une organisation informelle de l'appropriation ; elles seront également enjeu de violences urbaines. C'est un processus de constitution d'un micro territoire de la marge dans la ville qui sera abordé à travers un cas de gardiennage de parking de nuit dans la ZHUN de Aïn Smara, et qui nous suggère une réflexion sur l'espace résidentiel en termes d'urbanisme d'usage.

Mots clés : Aïn Smara – appropriation – gardiennage – parking– territorialisation – urbanisme d'usage.

Abstract

In residential areas, parking's gardening is mainly at night. The design of ZHUN incorporated parking close to adjacent residential buildings, with green spaces. If they remain untreated, parking areas on the contrary, have known an appropriative dynamic by young people, leading to a territorialization legitimized by power relationships established by individuals and groups. According to their capacity, their location, they suggest an informal organized appropriation and will also generate urban violence. It is a process of forming a micro territory of the margin in the city that will be approached through a case of guarding parking at night in the Aïn Smara ZHUN, we suggest a reflection on space residential in terms of urban use.

Key words: Aïn Smara - appropriation - gardening - Parking- territorialization - urban use.

**Siham BESTANDJI
Belkacem LABII**

Département d'Architecture et
d'Urbanisme
Constantine. 25000. Algérie.

ملخص

تشهد المجالات السكنية نشاطا أثناء الفترة الليلية يتمثل في حراسة السيارات من طرف الفئة الشبابية. إن تخطيط السكن الجماعي ZHUN أولى أهمية كبرى للمواقف الجارية للسيارات والمساحات الخضراء. إن كانت هذه الأخيرة لم تحظ بعناية كبيرة و بقيت على حالها، فإن مواقف السيارات عرفت ديناميكية تملكه نشطة من طرف فئة الشباب، الشيء لبذي أدى إلى إقليمية هذه المجالات على أساس علاقات قوة مفروضة من طرف الأشخاص و الجماعات. حسب قدرة استيعابها و موقعها، تبرز حراسة مواقف السيارات تنظيما مميزا لتملك المجال، يصل إلى حد العنف الحضري. نقترح هنا، من خلال دراسة مواقف السيارات بعين اسمارة سيرورة إنشاء إقليم هامشي في المدينة. مقترحين نقارنه في كيفية التفكير في المجال السكني على أساس مفهوم عمران الاستعمال. : عين اسمارة، تملك، حراسة، مواقف السيارات، إقليمية، عمران الاستعمال

Introduction

Ce papier fait suite à une recherche entamée en 2004 versant dans la thématique de l'appropriation des espaces publics assise sur un consensus de sécurité et posant une problématique de gestion de l'espace urbain en général, et de l'espace public en particulier. Cette investigation s'est intéressée au cas des ZHUN d'El Khroub, selon une approche qui met la gouvernance en amont de la gestion de la ville, proposant une rupture avec les visions isolées du phénomène urbain, et s'orientant vers une appréhension de la ville par le projet urbain et la reconnaissance des thématiques et acteurs du projet ; option qui cible ainsi un champs théorico-conceptuel de la recherche contemporaine en urbanisme, se voulant globalisante en une approche de système, dont les fondements interpellent l'écologie urbaine de par les comportements psychosociaux en milieu urbain.

Le terrain d'observation couvrait alors les plus importantes ZHUN d'El Khroub, espace planifié dont les aménagements se prêtaient à des formes d'appropriation des aires libres et des espaces à usage de stationnement préalablement prévus à cet effet. Ainsi une organisation différenciée des territoires de stationnement s'y opère-telle au gré de leur situation, de leur environnement, et de leurs temporalités. Les dynamiques appropriatives en place auraient engendré les réactions des antagonistes : usagers, gardiens de parkings, services de sécurité, APC,... mettant en question la question éminente de la gestion de l'espace urbain.

Le sujet ci-après proposé continue dans le sillage de cette option en orientant toutefois l'investigation vers les processus et stratégies appropriatives des espaces publics par les jeunes sous la forme du gardiennage de parking dans les grands ensembles. Il oriente une lumière sur un cas de figure situé à Aïn Smara, pour en retracer le processus appropriatif enclenché à la base par des impératifs sécuritaires. Au fil du temps et des conjonctures, ces espaces de stationnement, annexes et complémentaires de l'espace du logement à l'origine, deviennent un enjeu stratégique autant appropriatif qu'intégratif d'une catégorie de population en situation de marge.

1. Le cadre d'étude : un parking de nuit à Aïn Smara.

Cette aire de stationnement est à l'origine réalisée conformément au plan de masse de la ZHUN de Aïn Smara dans sa première tranche, les 1650 logements. A l'instar des projets de ZHUN à Constantine, la localité de Aïn Smara a participé du report de croissance de la ville mère (Constantine) vers ses satellites : El Khroub et Aïn Smara au Sud et Didouche Mourad au Nord) pour inscrire spatialement l'aire urbaine dans un triangle d'urbanisation appelé aujourd'hui le Grand Constantine.

Réalisés dans le cadre des grands ensembles et de l'industrialisation du bâtiment dans les années 1980, les projets s'évertuaient de produire le plus grand nombre de logements pour répondre à un droit constitutionnel, celui de l'accès des citoyens à un logement décent.

A Aïn Smara, deux tranches sont inscrites dans le programme de la ZHUN : 1^{ère} tranche 1650 logements, 2^{ème}

tranche 1004 logements. Deux systèmes constructifs industriels y sont alors adoptés. La première tranche sera réalisée à environ 60% par le système VARECO, le système tables et banches complètera le programme.

D'un point de vue morphologique, le plan de masse est structuré par des axes de desserte majeurs qui empruntent les chemins de grue qu'exige la réalisation par l'industrialisation lourde du bâtiment. Pour une rentabilité optimum des projets, les implantations des édifices se font en obéissance à cette logique, favorisant les alignements et les micro-regroupements. C'est ainsi qu'un axe de desserte principale constitue la colonne vertébrale de la tranche des 1650. Cet axe va relier par la même les extensions ultérieures au centre de l'agglomération, également via la RN5 qui structure le noyau originel de Aïn Smara. Cet axe structurant interne va favoriser plus tard l'appropriation de certains espaces publics en vue de l'aménagement des parkings de nuit éminemment ; le parking, objet de notre étude s'y situe.

Image 1. Situation du parking de nuit sur l'axe structurant majeur de la ZHUN



Source : Google Earth, juin 2010, traitement par l'auteur

	Equipements		voirie principale
	Terrains de sport		voirie secondaire
	Jardin public		voirie secondaire
	Nodalité		parkings gardés
	Souk hebdomadaire		

L'axe structurant majeur, orienté Nord-Est Sud-Ouest est conforté par trois nodalités dont l'une est principale et les deux autres secondaires :

- Le nœud principal (central) est le plus ancien réalisé dans l'aménagement de la voirie. Ce nœud est l'aboutissement de l'axe d'accessibilité à partir de la RN5 mitoyen au siège de la gendarmerie sise dans le village ancien.

- Les deux nœuds secondaires se situent latéralement l'un vers le Nord-Est et l'autre vers le Sud-Ouest, joignant également la RN5 et l'axe structurant majeur de la ZHUN. Cependant, cette hiérarchie nodale est en train de s'amoinrir pour affirmer le nœud Nord-Est au sommet, du fait de la fluidité du trafic, de la largeur des voies et des aménagements. Au niveau de ce nœud est implantée la salle de sport.

Outre la nodalité multiple qui le ponctue, cet axe est également caractérisé par l'implantation de grands équipements structurant dont le siège de l'APC et ses services, la maison de la culture, la grande mosquée, un CEM, une école et les infrastructures à caractère commercial dont l'ancien souk el fellah et l'alignement des échoppes du programme présidentiel (100 locaux commerciaux par commune). Sur cet axe se situent les trois principaux parkings gardés de nuit, le premier au niveau de la nodalité Nord-Est, le second (objet de notre investigation) vers le Sud-Ouest et le troisième aux limites Sud-Est de la ZHUN.

A ce stade de l'investigation se pose la question des logiques du choix des sites d'implantation des parkings gardés de nuit. Est-ce au gré des dispositions de l'aménagement et des aptitudes foncières potentiellement aptes à accueillir un certain nombre de véhicules, pour une rentabilité de l'« entreprise ». Est-ce au gré de la structuration de l'espace urbain de par l'infrastructure routière, axes et nœuds, cela s'entend ; les trois parkings sont-ils associés aux trois nœuds. Enfin, les parkings gardés de nuit sont-ils des indicateurs potentiels pour l'identification des sous-unités urbaines voire de la notion de quartier qui représente l'entité socio-spatiale de base d'une qualification urbaine, voire d'une forme d'urbanité.

Image n° 2. Situation du parking dans le groupement d'habitation



Source : Google Earth, juin 2010, traitement par l'auteur

- Equipements
- 1^{er} parking gardé de proximité
- parking gardé sur propriété privée (initial)
- extension du 1^{er} parking de proximité

2. En amont de la constitution des parkings, un impératif sécuritaire.

La primauté étant donnée à la réalisation des logements, les espaces extérieurs et aménagements complémentaires sont relégués à des échéances ultérieures ; et peuvent ne jamais avoir lieu. C'est ainsi que l'espace des ZHUN présente ce caractère de non achèvement, de cadre de vie où le minimum requis pour les nécessités de déplacements d'agrément, espaces verts, éclairage public et autres n'est pas.

Les logements ainsi livrés aux habitants en l'absence des aménagements qui leur sont assortis mettent ces mêmes habitants dans une situation d'insécurité relativement à leurs biens, dont les véhicules. Le stationnement de nuit commence alors à s'organiser à Aïn Smara.

2.1. D'abord un parking gardé sur une propriété privée.

Le premier parking gardé est proposé par un autochtone de Aïn Smara sur un terrain vierge non aménagé mitoyen à sa résidence. Situé à l'extérieur du village à l'origine et à l'intérieur de la ZHUN sur son axe principal plus tard, ce terrain présentait au propriétaire l'opportunité de rentabiliser sa propriété d'une part et d'occuper ses enfants adolescents exclus du système scolaire et en situation de chômage d'autre part. Ce parking couvrait alors presque la totalité des besoins en stationnement sécurisé des habitants du moment, la ZHUN étant réalisée alors à environ 50%.

A mesure de l'occupation des logements et de la réalisation des habitations, ce parking n'arrivait plus à satisfaire les besoins de stationnement du fait de l'éloignement des logements, de sa capacité de charge, et d'autres aléas dus à certaines négligences et abus commis par les gardiens et constatés par les propriétaires de véhicules. C'est alors qu'apparurent les formes d'appropriation des aires prévues et aménagées pour les parkings dans la ZHUN.

2.2. L'appropriation des parkings publics pour le gardiennage de nuit.

L'occupation progressive des logements sans les aménagements de proximité, notamment l'absence d'éclairage public, a nécessité un gardiennage de proximité des voitures. C'est ainsi que des jeunes se sont mis à proposer leurs services dans ce sens, en s'appropriant les aires de stationnement aménagés conformément au plan de masse de la ZHUN ; ces aires étant goudronnées et participant du système de voirie. Les « préposés » au gardiennage étaient généralement des résidents à proximité des parkings répondant aux conditions d'âge (jeunes, majeurs, dynamiques), à une situation socio-économique défavorisée (chômage, besoin, charge familiale, ...). Ces conditions remplies, la légitimité est alors acquise par la proximité résidentielle si ce n'est la mitoyenneté.

Dans le cas du parking observé dans cette étude, et outre l'impératif sécuritaire qui est assuré, le gardien de parking étend ses services au dépannage des voitures, au chargement des batteries par le branchement à l'électricité de son domicile, au lavage ..., autant de services de proximité offerts à domicile et à des prix concurrentiels, un certain niveau de confort commence à apparaître autant pour les habitants que pour le prestataire de services. L'ensemble de cette activité donne alors la légitimité d'« appropriation » informelle, tacite et consensuelle de cet

espace à ces jeunes qui ont évalué une demande et tentant d'y répondre par les moyens de bord, une forme d'intelligence et un savoir-faire.

2.3. Des générations de gardiennage de parking de nuit.

Les propos précédents énoncés relatent une dynamique appropriative propre à la première génération de gardiennage de parking de nuit. Pour notre cas, et suite au décès du premier gardien dans un accident de la route, plusieurs jeunes se sont succédés pour la prise en charge de la mission, des jeunes qui étaient dans le giron de l'ancien gardien (amitié, voisinage, affinités...), puis dans celui de ses successeurs. Le gardiennage a connu ainsi une période de flottement, caractérisée par l'instabilité des gardiens et du gardiennage, jusqu'à sa dernière génération, c'est-à-dire l'appropriation des espaces par les membres d'une même famille dont l'aîné bénéficie du droit de représentation et de responsabilité. Quatre frères sont alors gardiens du plus grand parking de la ZHUN de Aïn Smara faisant leurs preuves de vigilance et de sérieux, ils gagnèrent la confiance d'un nombre de plus en plus croissant d'habitants qui leur confièrent leurs véhicules.

Les générations de gardiens ont eu un impact sur la configuration spatiale de l'aire de stationnement. D'abord le parking aménagé, ensuite un deuxième parking aménagé (de part et d'autre de la route), puis des extensions vers les espaces libres encadrés par les bâtiments. Le parking initial couvrait une superficie de 800 m², laquelle superficie va s'accroître au gré de la demande, elle-même tributaire de la qualité appréciable du service malgré un éloignement relatif des résidents, par une première annexion du parking de 600 m², puis le débordement sur les espaces libres dont le premier couvre 2400m² et le second 400m². Ainsi le parking initial ne représentait que 20% de la surface actuelle qui est de l'ordre de 4000 m².

Image n°3. Évolution de l'aire de stationnement



Source : Google Earth, juin 2010, traitement par l'auteur

	Parking gardé sur propriété privée (initial)
	1 ^{er} parking gardé de proximité
	1 ^{ère} extension du parking de proximité
	2 ^{ème} extension du parking de proximité
	3 ^{ème} extension du parking de proximité

L'accroissement de l'aire de stationnement est assorti de l'accroissement de son aire d'influence. Au début de son

organisation, le parking s'adressait aux logements de proximité immédiate, c'est-à-dire environ 140 logements. Son aire d'influence a augmenté toujours au gré de la qualité de prestation offerte, puis à la gestion aléatoire des parkings locaux. Aujourd'hui, le parking s'adresse à près de 500 logements en gardiennage permanent pour les résidents et occasionnel pour les visiteurs. La capacité de charge totale environne 185 véhicules, y compris un bus et trois camions. Cette capacité sera passée d'environ 40 véhicules au départ à 185 véhicules actuellement, comblant ainsi l'ensemble de la capacité de charge des parkings aménagés et des espaces libres environnant les bâtiments ; elle aura plus que quadruplé en une quinzaine d'années.

L'autre facteur qui participe de l'extension de l'aire de stationnement est aussi l'accès à un véhicule privé par nombre de ménages qui n'en avaient pas lors de leur installation à Aïn Smara ; phénomène encouragé par les dispositions et les facilités bancaires dont le critère de base restait la garantie d'une entrée d'argent régulière, notamment les salaires des fonctionnaires. L'accès au véhicule privé devrait être actuellement en décroissance du fait de la contractualisation de l'emploi (dépermanisation par contrats à durée limitée, en deçà de la durée de l'emprunt), le chômage, et plus tard, en 2009, l'annulation du prêt à la consommation.

Du point de vue spatial, les extensions des aires de stationnement obéissent à une logique de sécurisation progressive. Le premier parking approprié est programmé dans le plan de masse de la ZHUN ; il est sécurisé par la proximité et la disposition des bâtiments qui l'encadrent d'une part, et par la continuité de sa forme rectangulaire dont l'axe central permet un contrôle de l'ensemble du terrain à partir de la voie principale qui lui donne accès.

La deuxième extension se fait au gré de la limite supérieure de l'existant, ligne de contact avec la voie principale, sur les trottoirs bordant cette dernière et latéralement plus vers l'ouest que vers l'Est. L'impératif de sécurisation de l'espace est toujours assuré à partir du même point de perspective, ouverte à présent sur 180°, obéissant à deux axes orthogonaux en forme de T. La sécurisation des espaces et l'expérience appropriative première incitent à la conquête d'autres espaces. C'est ainsi que le deuxième parking programmé de la ZHUN commence à abriter des véhicules pour le stationnement de nuit. Les conditions de sécurisation n'étant plus les mêmes, le recrutement d'autres gardiens s'impose pour la couverture de l'ensemble du territoire, sous la tutelle des membres de la même famille. Si ce sous-espace est individualisé de par sa situation et sa forme, il se situe dans une continuité de l'activité assurée par le stationnement sur les trottoirs. Le gardiennage est alors hiérarchisé : un point central sur l'axe principal (trottoir) avec la latitude de couverture visuelle des deux parkings, et des points relais situés aux limites Nord et Sud de l'ensemble des deux terrains. La sécurisation n'est alors plus assurée par la configuration spatiale de l'implantation des bâtiments, mais plutôt par l'organisation de la prestation de gardiennage qui se détache de l'espace bâti. Les parkings s'affirment en tant que territoires à part entière, conquis, appropriés, organisés.

Le processus d'appropriation étant maîtrisé, les extensions se suivent et adoptent les espaces libres initialement projetés dans la ZHUN. L'absence d'aménagement de ces espaces leur confère le caractère de terrains vagues, donc potentiellement appropriables. Le stationnement s'organise autrement : les espaces libres vont abriter les véhicules des riverains ; les parkings de la ZHUN, les véhicules des habitants périphériques. Une qualification privé – public se met en place. Ces extensions ouvrent par la même les possibilités de recrutement de gardiens, du fait de la multiplication des points de perspective et de domination visuelle de l'ensemble du territoire de stationnement, cette fois composé de quatre parcelles, les plus anciennes sécurisant les plus récentes. L'aire d'influence du parking s'étale jusqu'aux limites des îlots d'habitations encadrés par les limites de la première tranche de la ZHUN, les 1650 logements au Nord et au Nord-Ouest, à l'Est par le prolongement de la transversale principale venant du village, et au Sud par les limites de l'îlot d'habitation. Ces limites sont confortées par l'encadrement du territoire d'influence par une série d'équipements.

Image n°4. Aire d'influence du parking



Source : Google Earth, juin 2010, traitement par l'auteur

	Voirie principale		Voirie secondaire
	Parkings gardés		Equipements
	Aire du souk		Aire d'influence des parkings
	Nodalité		Terrains de sport

2.4. Une évolution vers un gardiennage de jour relativement à l'activité du souk.

Le gardiennage de nuit va déborder épisodiquement vers un gardiennage de jour à l'occasion du souk de Aïn Smara. Cette forme d'activité commerciale avait lieu deux fois par semaine (lundi et jeudi) jusqu'au début de l'année en cours, où il est devenu hebdomadaire (exclusivement le lundi). Au gré de sa périodicité, l'activité du souk influence l'appropriation des aires de stationnement. C'est à croire que le souk se suffisait alors de ses parkings limitrophes jusqu'au changement de son cycle où les aires de

stationnement vont déborder vers le parking de nuit objet de notre étude.

Cette extension vers une activité de jour confère au parking un caractère permanent et élargit le champ du recrutement aux plus jeunes vu que la mission de sécurisation diurne est moins lourde que la mission nocturne. Au départ le gardiennage de jour n'était pas organisé et se faisait au gré d'improvisations de jeunes exclus du système scolaire. Le constat de cette activité a incité les responsables du gardiennage de nuit à intégrer ces jeunes dans le système de gardiennage dont ils sont les représentants exclusifs. C'est ainsi que le gardiennage compose avec la catégorie des adolescents et celle des adultes selon l'importance de la mission.

La clientèle du souk est diversifiée et anonyme. Cependant un consensus se traduit par la recherche du client d'une place de stationnement sécurisée qui devient une évidence prise en ligne de compte lors de la sortie. L'activité commerçante, également informelle dans sa grande majorité, recrute dans ces catégories de jeunes chômeurs. Il s'instaure une complémentarité dans les services commerçants et de gardiennage, le tout entre les mains des jeunes et dans des territoires, choisis et organisés, au gré de la proximité territoriale.

Image n°5. Parking et souk hebdomadaire.



Source : Google Earth, juin 2010, traitement par l'auteur

	Limites de l'aire du souk
	Parkings de nuit
	Parkings gardés du souk

3. En aval, une appropriation légitime et un espace de compromis, un espace des jeunes de la marge.

Suite à l'appropriation des espaces de stationnement de nuit, et à l'installation de cette appropriation dans le temps et sa permanence dans l'espace, un consensus tacite se met en place entre les différents partenaires fédérés autour de cet espace. Ces partenaires sont entre autres, les gardiens, les propriétaires de véhicules en général et les riverains en particulier.

Les propriétaires de véhicules viennent demander le service de gardiennage. Une fois l'accord acquis, il est procédé à leur inscription sur un registre que les gardiens portent d'une manière ostentatoire à la fin du mois pour signaler

aux clients l'échéance du paiement de la mensualité. Dans ce parking, il n'est pas réservé de place permanente à chaque véhicule. Cependant certains d'entre eux, à force d'occupation régulière d'une même place, finissent de manière tacite par se l'approprier. C'est le cas des riverains qui bénéficient le plus souvent du privilège du choix de leur place de stationnement. Si cela leur est consenti, certains riverains revendiquent le droit de stationnement gratuit, un droit légitimé par la mitoyenneté du lieu de résidence et par le fait que ce parking leur est initialement destiné par la conception et dans le plan de la ZHUN. C'est ainsi qu'une ambivalence appropriative est gérée par un consensus et des compromis. Ce consensus est d'autant plus affirmé par le fait que le parking recrute dans la population avoisinante et les riverains. Cette proximité résidentielle permet à ces jeunes d'être disponibles et d'assurer le gardiennage par alternance d'équipes à des heures précises, sachant que la mission commence à 17 heures et s'achève à 7 heures.

Un arrangement entre certains propriétaires de véhicules et les gardiens est établi quant à la jouissance de leurs véhicules surtout en période hivernale. Ces voitures postées à des endroits stratégiques permettent de couvrir l'ensemble de l'espace de stationnement. Un bus est également mis à leur disposition en guise de point de surveillance principal. Sont utilisés ses sièges, son chauffage et au besoin ses phares pour éclairer le territoire en cas de soupçon. Les gardiens observent une ligne de conduite envers les riverains en accordant à leurs visiteurs un stationnement gratuit pendant toute la durée de leur séjour ; sachant que le prix stationnement d'une nuit est de 50 DA. A travers ces pratiques qui illustrent un code de morale et d'éthique, de confiance partagée, les jeunes enclenchent un processus intégratif dans le groupe social constitué et fédéré autour du parking de nuit.

L'ensemble de ces déterminants œuvre en faveur d'un ordre social et consensuel établi en marge de l'autorité officielle. Ce climat de stabilité est même propice à l'investissement dans le gardiennage, à travers l'élevage de chiens de garde par exemple. L'investissement se révèle dans l'acquisition d'un motorcycle qui fait partie de la logistique du gardiennage, ou encore, la couverture du sol des espaces libres par une couche de tout-venant pour assurer un meilleur confort aux utilisateurs. L'investissement est le meilleur indicateur d'une forme de permanisation de l'appropriation de ces espaces publics et semi publics.

Si des compromis sont consentis avec les habitants et les clients, certains arrangements sont négociés avec les pouvoirs publics quant à l'éclairage de l'aire de stationnement. Alors que le réseau est défaillant ici et là, au niveau du parking la lumière est toujours là. Un lampadaire en situation stratégique couvre chaque terrain, assurant une plus grande sécurité. Ces arrangements sont plus éloquentes durant la *décennie noire* de l'Algérie, où les parkings gardés sont des lieux de contrôle potentiel de tout véhicule passant la nuit dans la ZHUN, il est entendu que les véhicules isolés sont l'objet immédiat de soupçon lors des rondes effectuées par la police. Le registre scrupuleusement tenu par les gardiens est régulièrement et systématiquement contrôlé.

La gestion du parking est assurée par une personne qui met en place une hiérarchie d'autorité et de missions. Ce jeune est en effet représentatif de l'espace et de l'activité, c'est à lui que reviennent les négociations, les plaintes et les décisions : recrutement, licenciement, autorisation de stationnement, ... Il est le financier de l'entreprise familiale et la décision reste au sein de la fratrie. Les recrues sont des employés assortis de missions précises.

L'affirmation de cet espace dans la ZHUN fait de lui un espace de représentation. Lors des grands matchs de football tels que ceux de l'équipe nationale, les activités de gardiennage s'étendent vers l'organisation du suivi en direct, sur les chaînes de télévision, des rencontres sportives. Une projection de nuit est alors organisée avec grand écran (un drap blanc suspendu sur la clôture du terrain de sport mitoyen au parking) et data show ; l'alimentation électrique est assurée par un riverain dont l'un des fils est gardien. Un climat festif règne sur le territoire de stationnement où l'activité qui l'a généré devient accessoire relativement à l'exaltation des jeunes férus de football. Le parking est un espace de l'expression et de la joie des jeunes.

C'est lors des grands moments de violence dans lesquelles le parking est en péril que l'ensemble se mobilise pour défendre le territoire.

4. Le parking, un espace enjeu de violences.

D'un espace de la joie, le parking peu vite basculer vers un territoire de guerre en vue d'en assurer la sécurité. Nous relaterons ici un épisode de violences urbaines né d'une rixe banale impliquant l'un des jeunes frères du groupe gestionnaire. Cela s'est produit en septembre 2008 où la population riveraine a vécu trois jours d'effroi qu'alimentaient des batailles de front nocturnes.

En effet le malentendu s'est vite transformé en violences opposant deux groupes de jeunes tous résidents de la ZHUN. Le parking était ciblé, et causer des dégâts aux véhicules signifiait nuire au patrimoine constitué des gardiens, reconnaissant par la même l'appropriation comme fait établi. Ces violences dénotent également de la précarité et de la fragilité de cet espace qui doit être protégé par ceux-là mêmes qui se l'ont approprié.

La préservation du parking s'est organisée par le regroupement de l'ensemble des véhicules au niveau de l'espace initial et de sa troisième extension qui en est la continuité. Certains véhicules ont dû être déplacés vers d'autres lieux de stationnement, vu la capacité réduite de l'aire ainsi amoindrie par l'impératif de sécurisation, accordant ainsi la priorité aux riverains et aux habitants de proximité.

Des jeunes ont été postés à tous les points d'accès potentiel au parking. Une première couronne de protection est immédiate au parking ; une deuxième, sous forme de postes avancés prévenait l'offensive. Le plus clair des affrontements a lieu sur la voie principale sur laquelle une ligne de défense a été placée, agissant en front de bataille.

Pendant ces affrontements qui ont perduré par intermittence pendant les trois nuits du mois de ramadhan, les forces de l'ordre n'ont pas intervenu, exception faite de rondes effectuées dans des moments d'accalmie où les agents

négoiciaient ou s'informaient auprès du responsable du parking.

Image n°6. Le parking, un espace enjeu de violences.



Source : Google Earth, juin 2010, traitement par l'auteur

	Limites de l'aire de sécurisation
	Points de guet
	Stationnement sécurisé
	Stationnement non sécurisé

Cette situation aura livré la rue aux jeunes et à la violence d'une part, et les jeunes à eux-mêmes d'autre part. Il fallait regagner la légitimité du gardiennage par la force, légitimité que la violence aura consolidée de manière plus forte.

CONCLUSION

L'ensemble de ces pratiques fait du gardiennage de parking de nuit une activité qui va largement au-delà de la simple prestation de sécurisation de véhicules particuliers d'habitants des ZHUN. C'est une activité qui verse dans un processus de territorialisation et d'appropriation informelle d'un bien public, l'espace extérieur des ces ensembles résidentiels. Ayant été le réceptacle de populations diverses venant éminemment de Constantine et destinés à désengorger la ville mère, ces espaces regorgent de jeunes qui tentent de se construire des repères et de s'ancrer dans cet espace. D'un espace approprié en marge des pratiques réglementaires, le parking acquiert au fil du temps les caractéristiques d'un lieu qualifié, une forme de scène sur laquelle se présente une jeunesse de la marge en quête d'identité. Ces lieux appropriés et remodelés ne peuvent-ils pas constituer des marqueurs potentiels d'un espace résidentiel en formation. Un réseau de solidarité locale sera spontanément et conjoncturellement activé au profit de la sécurisation de l'espace. Cette forme de solidarité conjoint une configuration micro-spatiale favorable, un bien à protéger, une population fédérée autour d'un enjeu socio-spatial par le fait du rapport de voisinage. Cet exemple d'appropriation de l'espace public à des fins d'activité privée d'une part et de sécurité d'autre part met en exergue la question de la morphologie et de la conception de l'espace résidentiel en Algérie dans son acception Grand Ensemble ou habitat collectif. Le modèle de référence de ces espaces qui font la ville d'aujourd'hui a

été la ZHUN, et est aujourd'hui, à une échelle plus large, les villes nouvelles. La représentation des espaces de proximité peut ne pas s'inscrire dans celle que véhicule le modèle : bâtiment, espace vert et de loisir, parking, voirie, ... Les dynamiques informelles locales n'inciteraient-elles pas, au-delà de la régularisation ou de la répression et l'interdiction, à réfléchir à un modèle de ville algérienne qui adopterait ce que l'on appellerait un urbanisme d'usage, dont l'appropriation informelle, consensuelle puis admise et codifiée s'instaure en force de proposition et tradition d'usage, pour devenir référent d'aménagement.

Au moment où l'on parle de la mise en conformité des habitations individuelles qui ont défié la réglementation, il y aurait à notre sens, une réflexion à mener conjointement sur ce que nous appellerons une mise en conformité urbaine qui puise dans les pratiques et les usages, lesquels positivent un urbanisme normatif tant décrié et se l'approprient plus qu'ils ne s'y opposent. Il y aurait là une forme de résurgence d'une assise territoriale géographique recelant une solidarité sociologique, qui iraient vers une communauté d'intérêt propre au quartier puis à la ville.

RÉFÉRENCES

1. Bassand, M. et al., *Vivre et créer l'espace public*, Presses polytechniques et universitaires Romandes, Lausanne, 2001.
2. Bestandji, S. & Labii, B., « *Les jeunes et le gardiennage de parking de nuit. Un exemple de processus d'appropriation de l'espace public à Ain Smara* », communication au colloque international « *Les jeunes dans la ville : leurs stratégies d'acteurs* » organisé par le LAPSI et l'UMC, Constantine, 15-17 Novembre 2009.
3. Charmes, E., *La rue : village ou décor ?*, Grâne, Créaphis, 2006.
4. Choplin, M.-A. & Gatin, V., *L'espace public comme vitrine de la ville marocaine : conceptions et appropriations des places Jemaa El Fna à Marrakech, Boujloud à Fès et Al Mouahidine à Ouarzazate*, in revue *Norois* 2010/1 (n° 214), Presses univ. de Rennes, Publication diffusée sur Cairn.info, page consultée le 05 juillet 2010.
5. De Léséleuc, E., *Escalade et territoire : des procédés symboliques d'appropriation d'un espace public*, in revue de géographie alpine, N° 92-4, Volume 92, 2004, pp. 87-94, www.persee.fr, page consultée le 26 juin 2010.
6. Delage, A., « *La rue : espace public, quel(s) public(s) ?* » in *Tracés*, revue des sciences humaines n°5, *La rue*, avril 2004 p. 61-74, www.traces.revues.org, page consultée 15 mars 2010.
7. Ghorra-Gobin, C., « *Les espaces publics, capital social / Public Space and Social Capital* », in *Géocarrefour*. Vol. 76 n°1, 2001. L'espace public. pp. 5-11. <http://www.persee.fr>, page consultée le 02 juillet 2010.

**LE GARDIENNAGE DE PARKING DE NUIT À AÏN SMARA.
APPROPRIATION ET TERRITORIALISATION, VERS UN URBANISME D'USAGE.**

8. LABII, B. et BESTANDJI, S., « *L'appropriation des espaces publics et le consensus de sécurité. Une problématique de la gestion* », Séminaire international « Usages et appropriation de l'espace : entre pratiques et régulation », Université Badji Mokhtar Annaba, Faculté des Sciences de la Terre, Département Architecture, Laboratoire de Recherche « Architecture et Urbanisme », Equipe Accord-programme 01 MDU 536, Annaba 27 et 28 avril 2004.
9. Labii, B., *Territoire et pouvoir. Pour une valorisation de la petite région d'aménagement. Cas du bassin de Mila*, thèse de doctorat de 3^{ème} cycle, Montpellier, novembre 1983.
10. Marchal, H., « *Les « jeunes des cités » vus par les gardiens-concierges* » in *Déviance et Société* 2006/1 (Volume 30), Publication diffusée sur Cairn.info, page consultée le 05 juillet 2010.
11. Mebirouk, H., Zeghiche, A. et Boukhemis, K., « *Appropriations de l'espace public dans les ensembles de logements collectifs, forme d'adaptabilité ou contournement de normes ? Cas des ZHUN d'Annaba (Nord-Est algérien)* », in revue *Norois* 195 - 2005/2 : *L'appropriation de l'espace: sur la dimension spatiale des inégalités sociales et des rapports de pouvoir*, pp. 59-77.
12. Navez-Bouchanine, F., « *L'espace limitrophe : Entre le privé et le public, un no man's land ? La pratique urbaine au Maroc* », in *espaces et sociétés*, n°62-63, p.135-159, édition L'harmattan, 1990.
13. Voisin, B. – Agence d'urbanisme de Lyon -, « *Evaluer les projets urbains : usages et appropriation des espaces par les habitants* », In *Les Cahiers du CRx DSU*, n° 13, décembre 1996, pp. 28-29,
14. Werner K., « *Appropriation de l'espace public* », in *Arch. & Comport. / Arch. & Behav.*, Vol. 8, no. 1, p. 7-10, 1992, page consultée le 25 mai 2010.