



UNIVERSITE DE REIMS CHAMPAGNE –ARDENNE

ECOLE DOCTORALE SCIENCES DE L’HOMME ET DE LA SOCIETE

T H E S E

pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DE REIMS CHAMPAGNE-ARDENNE

Discipline : Aménagement de l'espace, urbanisme

présentée et soutenue publiquement

par

AOUNI Mehenna

Le 26 Novembre 2014

Titre :

**Centralités urbaines et développement touristique
à Bejaia (Algérie)**

JURY

M. MARRE Alain

Président

M. BAZIN Marcel

Directeur de Thèse

Mme BENABBAS KAGOUCHE Samia

Rapporteur

M. DAVIE Michael

Rapporteur

Mme SEMMOUD Nora

Examineur

- Dédicaces et remerciements -

DIEU merci pour me permettre la rencontre de Monsieur BAZIN. Je vous remercie Monsieur BAZIN, mon directeur de recherche, je vous remercie pour tout.

Je remercie les membres de jury qui m'ont fait l'honneur d'accepter l'évaluation de ce travail.

Je remercie mes très chers parents et beaux-parents pour leur soutien et pour leur patience.

Je remercie vivement ma femme, c'est elle à l'origine qui m'a encouragé pour le doctorat.

Je dédie ce modeste travail pour ma petite Mayliss.

Mes remerciements pour les agents des services statistiques de la mairie de Bejaia, la responsable du même service de la direction du tourisme et de l'artisanat au niveau de la wilaya, ainsi que les agents de la direction de la programmation et du suivi budgétaire.

Mes remerciements pour tous ceux qui ont contribué à l'accomplissement de ce manuscrit directement ou par aussi petit encouragement soit-il (mes frères et sœurs, mes beaux frères et mes belles sœurs, ainsi que mes voisins de Tamda).

Me pardonnent tous ceux que je puisse oublier.

RESUME en français :

Parallèlement à la géométrisation de l'espace urbain dégageant un centre géométrique, s'est développée une vision hiérarchique de l'occupation de l'espace. Le sommet de cette hiérarchie a longtemps coïncidé avec cette centralité géométrique, qui devient alors l'espace d'identification de la ville, autrement nommé le centre-ville. Or la situation des centres-villes a beaucoup évolué aujourd'hui. Bejaia, à l'instar d'autres villes du monde, n'échappe pas au phénomène de l'éclatement du centre traditionnel suivi de l'apparition de nouvelles centralités. Notre étude vise à rechercher, dans le cadre d'une pluridisciplinarité d'approche, les niveaux de ruptures et le degré de correspondance ou d'écart entre la politique planificatrice adoptée et le potentiel socio-économique et urbanistique de la ville de Bejaia concernant ses espaces centraux. Elle cherche en particulier à dégager les polarités touristiques liées au site, au patrimoine et à la société et les prédispositions touristiques qui en résultent, et à développer leur cohérence dans la perspective d'une ouverture vers l'environnement méditerranéen.

MOTS CLES en français :

Centralité – Centre-ville – Développement touristique – Bejaia – Algérie.

TITRE en anglais:**Urban centralities and tourism development in Bejaia (Algeria)****Abstract:**

Along with the geometrization of urban space producing a geometric center, a hierarchical vision of space occupation has been developed. The top of this hierarchy has coincided for a long time with this geometrical centrality which becomes the essential element of city's identification, known by the term of downtown or city center. It is essential to note that downtowns have significantly evolved. Like other cities all over the world, the city of Bejaia doesn't escape this phenomenal disruption of these traditional centers, followed by emergence of new centralities. In the framework of a multidisciplinary approach, our study aims to discover different levels of breaks and degree of both conformance and difference between planning policy and socio-economic potentials of Bejaia, concerning its central spaces. Essentially, it searches to identify its touristic predispositions and develop their consistence and coherence in the light of opening up to the Mediterranean area.

Keywords :

Centrality – Historical center – Tourism development – Bejaia – Algeria

INTITULE ET ADRESSE DE L'UNITE DE RECHERCHE :

EA 2076 – Habiter - Université de Reims Champagne-Ardenne - 57 rue Pierre Taittinger 51096 REIMS Cedex

Table des matières

Titre	1
Dédicaces et Remerciements	2
Pages liminaires	3
Table des matières	4
Listes des documents en annexe	9
Table des illustrations	9
Introduction	15
Chapitre premier : Centre et centralités dans la ville	22
<i>Introduction du chapitre</i>	<i>23</i>
I. Le Centre-ville	25
<i>I.1. Une localisation privilégiée</i>	<i>25</i>
<i>I.2. Le Centre-ville, un effet urbain</i>	<i>26</i>
<i>I.3. Sur le plan urbanistique</i>	<i>27</i>
<i>I.3.1. Un espace structuré</i>	<i>27</i>
<i>I.3.2. Un espace structurant</i>	<i>28</i>
<i>I.4. Le centre-ville, un espace d'urbanité</i>	<i>32</i>
<i>I.5 Le centre-ville, un espace de pouvoir</i>	<i>34</i>
II. La centralité urbaine, attribut du centre-ville	36
<i>II.1 Le concept théorique</i>	<i>36</i>
<i>II.2. La centralité politique</i>	<i>39</i>
<i>II.3. La centralité économique</i>	<i>40</i>
<i>II.4. La centralité urbaine</i>	<i>41</i>
<i>II.5. La centralité sociale</i>	<i>42</i>
III. Crise du centre et fragmentation de la centralité	47
<i>III.1. La transformation des villes et crise du centre</i>	<i>47</i>
<i>III.2. Fin du centre et nouvelles centralités</i>	<i>50</i>
Conclusion Du Chapitre	55

Chapitre deuxième : Le centre-ville, entre continuité et modernisation	56
<i>Introduction Du Chapitre</i>	57
I. Les Quartiers centraux de Tunis	59
<i>II.1. Les aménagements des centralités de Tunis</i>	61
II. De L'Exemple marocain	79
<i>II.1. L'Évolution de la Centralité dans le Centre de Casablanca</i> ...	79
<i>II.2. Les composantes de l'espace central casablançais</i>	80
<i>II.2.1 L'épanouissement d'un centre d'affaires</i>	81
<i>II.2.2. Le Retour Vers la Médina</i>	89
III. Projet d'aménagement du Centre-ville de Barcelone	92
<i>Conclusion Du Chapitre</i>	103
Chapitre troisième : Le centre-ville : espace privilégié de centralité touristique	104
<i>Introduction du Chapitre</i>	105
I. Définitions conceptuelles	106
<i>I.1. Le tourisme</i>	106
<i>I.1.1. Le tourisme urbain</i>	107
<i>I.1.2. La centralité touristique</i>	109
<i>I.1.3. L'impact du tourisme urbain</i>	111
II. Mise en tourisme, la démarche conceptuelle	113
III. La centralité urbaine et le tourisme, l'effet réciproque	120
IV. La centralité touristique, exemples de mise en tourisme ...	132
<i>IV.1. Le cas de Barcelone</i>	132
<i>IV.2. Le cas de Bordeaux</i>	137

<i>Conclusion du chapitre</i>	141
Chapitre Quatrième : Bejaia, formation de la ville et évolution du tissu	
urbain	143
<i>Introduction du chapitre</i>	144
I. Le site naturel de Bejaia, les raisons d'une existence	148
II. Bejaia à travers l'Histoire : la ville antique et médiévale ...	152
<i>II.1. La ville antique</i>	153
<i>II.2. La ville médiévale : la conquête musulmane</i>	163
<i>II.3. La Bejaia Hammadide</i>	164
<i>II.4 La structure urbaine sous les Hammadides</i>	
<i>et à la fin du Moyen-Âge</i>	172
III. Les époques moderne et contemporaine, des occupations	
étrangères à l'indépendance	179
<i>III.1. L'invasion espagnole</i>	179
<i>III.2. L'occupation turque</i>	183
<i>III.3. L'occupation française</i>	185
<i>III.3.1 La structure urbaine mise en place par la colonisation</i> .	189
<i>III.4. Bejaia après l'indépendance</i>	197
<i>Conclusion du chapitre</i>	200

Chapitre Cinquième : Centralité et ville,	
les espaces et les polarités de Bejaia	202
<i>Introduction du chapitre</i>	203
I. L'accessibilité : entre diversité et congestion	206
<i>I.1 Accessibilité terrestre</i>	207
<i>I.1.1. Accessibilité terrestre à l'échelle régionale</i> ...	207
<i>I.1.2. Accessibilité intra urbaine</i>	210
<i>I.2. Le port de Bejaia, entre Autoroutes de la mer</i>	
<i>Et accessibilité locale</i>	215
<i>I.3. L'accessibilité aérienne : le manque à gagner</i>	218
II. La centralité résidentielle	220
III. La centralité administrative et des services publics	224
<i>III.1. Les administrations représentatives de l'Etat</i>	224
<i>III.2. L'offre de services administratifs</i>	229
IV. La centralité des équipements publics	230
V. La centralité économique	233
<i>V.1. Les services financiers et sièges d'entreprises</i>	233
<i>V.2. Les polarités commerciales</i>	236

<i>V.2.1. Le port et son arrière-port, espace commercial régional.</i>	237
<i>V.2.2. Les zones commerciales</i>	241
<i>Conclusion du chapitre</i>	245
Chapitre sixième: Les polarités touristiques, centralités en quête d'affirmation	248
<i>Introduction du chapitre</i>	249
I. L'offre touristique spécifique	249
<i>I.1. L'offre touristique naturelle</i>	250
<i>I.2. L'offre touristique culturelle</i>	252
<i>I.3. La prédominance de Bejaia</i>	254
II. Capacité d'accueil et fonction touristique	260
<i>II.1. Dans l'ensemble de la wilaya</i>	260
<i>II.2. Offre hôtelière et répartition de la fonction touristique à Bejaia.</i>	266
III. L'offre culturelle	271
<i>Conclusion du Chapitre</i>	275
Conclusion	277
Références bibliographiques	285
Annexes	299

Liste des documents en Annexe

Annexe 01 : Tableau des surfaces et populations des districts de Bejaia	299
Annexe 02 : Carte des districts de l'agglomération de Bejaia	304

Tables particulières

Tables des figures

Figure 01 : L'espace urbain de Tunis et tendance d'évolution de ses fonctions centrales.....	59
Figure 02 : Évolution de la centralité dans la ville de Tunis	63
Figure 03 : Les comportements et les fréquentations d'achats sociales tunisois, cas du faubourg du Bab Al-JAZIRA comme illustration	65
Figure 04 : Entrepôts et grands équipements freinant l'extension des centralités existantes de Tunis	67
Figure 05 : Développement et diffusion de l'espace central de Tunis	73
Figure 06 : Identification des zones de centralité à revaloriser, à restructurer et à aménager dans le cadre de la dynamique métropolitaine	74
Figure 07 : Situation de nœud de convergence stratégique et de pôle maritime sur l'atlantique	80
Figure 08 : Aire et direction d'extension du centre des affaires	82
Figure 09 : Le centre des affaires de Casablanca, multiplication des services de commerce et de finance	83
Figure 10 : Développement des sous-espaces centraux contenant les activités d'accompagnement	84
Figure 11 : La ville traditionnelle Avec ses faubourgs, Tnaker et Mellah (Structure organique autour de la mosquée et du souk)	88
Figure 12 : Situation stratégique du centre de la vieille ville. En ayant pieds dans le port	89
Figure 13 : Barcelone en situation de pôle urbain méditerranéen	94
Figure 14 : Plan hippodamien d'extension da Barcelone, dessiné par Cerdà en 1860	94
Figure 15 : Plan des îlots avec leurs chanfreins à 45°, structurés par un réseau routier uniforme	95

Figure 16 : La place de la gloire, une centralité majeure à valoriser, réduite ici au rôle d'échangeur routier	96
Figure 17 : Les secteurs clés de centralité à promouvoir dans le tissu hérité du plan de Cerdà	98
Figure 18 : Le Parc de Diagonal Mar	98
Figure 19 : Transposition spatiale au centre de la ville des quatre thèmes de la nouvelle économie d'information (Centralités en technopôles)	100
Figure 20 : Située au cœur de la vaste extension de l'espace urbain, la vieille ville est structurée selon quatre quartiers, « Barceloneta » étant le plus important (centralité à valoriser au niveau du port)	101
Figure 21 : Le processus de la mise en tourisme	117
Figure 22 : Requalification du forum des Cardeurs à Aix-en-provence. Place utilisée aussi bien par les Aixois que par les touristes	123
Figure 23 : Rénovation de la place des Fontêtes (Aix-en-provence)	123
Figure 24: Barcelone 2004, l'avenue Diagonal : Espace nouveau de promenade	124
Figure 25 : Barcelone 2004, la Rambla du Brésil	124
Figure 26 : La Rambla de Mar, un pont sur la mer	134
Figure 27: Moll de la Fusta : Un système de promenade en esplanades, trottoirs très larges et allées	135
Figure 28 : Omniprésence des œuvres d'arts offrant des vues agréables en ville	136
Figure 29 : La ville et son site contrasté	149
Figure 30 : Vue du ciel de la partie orientale de la plaine	151
Figure 31 : Stèles phéniciennes aux Aiguades	156
Figure 32 : Bâb El-Bahr (Porte Sarrazine)	160
Figure 33 : Actuelle Bâb El-Fouka, en arc plein cintre romain	160
Figure 34: Reconstitution imagée de l'aqueduc de Toudja	161
Figure 35 : La façade maritime de Bejaia au XV ^{ème} Siècle	173
Figure 36 : La mosquée Sidi El-Mouhoub au cœur de la ville coloniale	177
Figure 37 : la grande mosquée hammadide	177
Figure 38 : La gravure de Vermeyer en 1510 (le débarquement espagnol)	180
Figure 39 : La batterie Sidi Hussein	184
Figure 40 : La batterie Arsêmes	184
Figure 41 : Prise de Bejaia par l'armée française en 1833	185
Figure 42 : État de ruine et d'abandon à la veille de l'occupation française	187

Figure 43 : Le paysage urbain à l'époque d'occupation française	191
Figure 44 : L'édifice de la sous-préfecture marquant l'actuelle place de la Marine	191
Figure 45 : L'immeuble dominant du tribunal	191
Figure 46 : Vue sur la mer (ex-rue Trézel, actuelle rue Larbi Ben Mheddi)	194
Figure 47 : Vue sur le mont Gouraya (rue des Vieillards)	194
Figure 48 : Vue sur l'immeuble-barre du plan de Constantine du plateau Amirouche	196
Figure 49: Siège de la mairie (à gauche) et de la wilaya (au milieu), ainsi que le bloc administratif au niveau de la rue de la Liberté	227
Figure 50 : Cascade de Kéfrida dans la commune de Darguina	251
Figure 51 : Les gorges profondes de Kherrata	251
Figure 52 : Plage de Melbou dans la commune de Bejaia avec en arrière-plan l'île de Pisan	251
Figure 53 : Les ruines de l'aqueduc romain dont la végétation marque l'abandon	252
Figure 54 : La mosquée historique de Mellala	252
Figure 55 : Image du village kabyle bien intégré, « Ath Khlar » de la commune de Beni Maouche	252
Figure 56 : Le cap Carbon	255
Figure 57 : Le cap Bouak et la baie des Aiguades	255
Figure 58 : Vue plongeante vers la ville et la mer depuis le mont Gouraya	255
Figure 59 : Vue sur fort de Gouraya	256
Figure 60 : Vestige du rempart hammadide	256
Figure 61 : Partie supérieure de la tour Damous	256
Figure 62 : La Casbah, ancienne citadelle hammadide (1157)	259
Figure 63 : Le fort Abd El-Kader	259
Figure 64 : Le Bordj Moussa	259
Figure 65 : La mosquée Sidi Soufi	259
Figure 66 : La place 1 ^{er} Novembre (ex. place de Gueydon)	259
Figure 67: La place Lumumba, jouxtant la place de Gueydon	259
Figure 68 : Village de vacances Capritour	263

Tables des tableaux

Tableau 01 : Réseau du transport intra-urbain	211
Tableau 02 : Rapport de la population et de sa densité avec celles de la wilaya	220

Tableau 03 : Partie du tableau de classification des sites et monuments historiques	254
Tableau 04 : Etat des établissements d'accueil et d'hébergement de la wilaya de Bejaia	261
Tableau 05 : Répartition des camps de toile exploités pendant la saison estivale de 2013 ...	264
Tableau 06 : Etat de l'offre hôtelière de la Wilaya de Bejaia	265
Tableau 07 : Capacité d'accueil et organisme de tutelle des équipements culturels de Bejaia	274

Tables des graphes

Graphe 01 : Entrées de voyageurs en provenance de Marseille	216
Graphe 02 : Emploi par secteurs d'activité	225
Graphe 03 : Evolution du trafic global du port de Bejaia entre 2001 et 2012	238
Graphe 04 : Trafic du port de Bejaia en provenance des pays étrangers	239
Graphe 05 : Trafic du port avec le réseau portuaire national	240
Graphe 06 : Evolution du flux touristique de la wilaya de Bejaia entre 2009 et 2013	262

Tables des tableaux et graphes

Tableau & graphe 01: Flux de la circulation routière de voyageurs	209
---	-----

Tables des cartes

Carte 01 : Situation géographique de Bejaia	144
Carte 02 : Carte du découpage administratif de la wilaya de Bejaia	146
Carte 03 : Les éléments naturels déterminants et structurels de l'occupation urbaine	147
Carte 04 : Le site du port de Bejaia que constituent les anses	150
Carte 05: Les principales tribus berbères d'époque antique	153
Carte 06: Les deux royaumes de l'Afrique du Nord (Numidie et Carthage)	155
Carte 07: La région de Bejaia annexée au royaume de Masaesyle	155
Carte 08: La cité de Bejaia sous l'occupation romaine	158
Carte 09 : Le royaume des Hammadides au XI siècle après J.-C	166
Carte 10 : L'emprise commerciale de Bejaia à l'époque médiévale	171
Carte 11 : Carte de Bejaia exécutée par le célèbre Géographe Piri Rais soulignant l'importance de son port	171
Carte 12 : L'emprise de Bejaia à l'époque hammadide	172

Carte 13 : Réduction considérable à l'époque espagnole de l'enceinte ainsi que l'emprise au sol de Bejaia	182
Carte 14 : réduction encore de l'enceinte (côté Est) et de la construction aux seuls éléments de défense existants	183
Carte 15 : Les postes avancés du contrôle militaire du territoire	188
Carte 16 : Schéma français de substitution au tracé médiéval	189
Carte 17 : Nouveau plan d'occupation en damier en 1846	190
Carte 18 : Plan d'extension en damier de la ville au premier franchissement de ses limites, 1871	193
Carte 19 : Développement de la ville vers la plaine (1920)	195
Carte 20 : Structure de Bejaia héritée de la période française (1962)	196
Carte 21 : Bejaia post-indépendante, 1962	197
Carte 22 : Bejaia depuis l'indépendance (apparaît en bleu les ajouts successifs)	198
Carte 23 : Bejaia, l'état actuel (forme d'une agglomération)	199
Carte 24 : Etapes du développement de la ville de Bejaia	204
Carte 25 : Accessibilité régionale et flux de la circulation des voyageurs	208
Carte 26 : Aboutissement des principaux axes routiers au niveau de l'agglomération	208
Carte 27 : Configuration du réseau de transport en commun	212
Carte 28 : Plan d'aménagement du port, montrant la zone des passagers partageant les espaces de manutention et ceux des hangars	217
Carte 29 : répartition des densités de la population	222
Carte 30 : La centralité des administrations et des services publics	228
Carte 31 : La Centralité d'équipements publics	232
Carte 32 : La zone industrielle au plein milieu de l'agglomération	233
Carte 33 : La centralité des services financiers	235
Carte 34 : Les zones de concentration commerciales	242
Carte 35 : Les centralités commerciales en surfaces commerciales	243
Carte 36 : Aménagement d'une rue piétonne, et de la place de Gueydon en espaces de commerce et de consommation	244
Carte 37 : Les centralités principales de l'agglomération de Bejaia	246
Carte 38 : Les potentialités naturelles touristiques de Bejaia et leur accessibilité	251
Carte 39 : Les potentialités culturelles touristiques de Bejaia	252
Carte 40 : Plan global du parc national de Gouraya	255
Carte 41 : Plan d'aménagement de la partie la plus importante du parc Gouraya	256

Carte 42 : Localisation des sites et monuments historiques de la vieille ville de Bejaia	258
Carte 43 : Tendance à l'occupation du littoral par les villages touristiques	263
Carte 44 : Répartition de l'offre hôtelière en fonction des capacités d'ébergement	266
Carte 45 : L'offre touristique globale par commune en rapport au nombre de lits	267
Carte 46 : Les polarités touristiques en rapport aux taux de fonction touristique	270
Carte 47 : Localisation et les concentrations des équipements culturels et de loi	272

Introduction

La ville est dans sa globalité une entité géographiquement unifiée. Chaque ville comporte des subdivisions urbaines dont la nature est conforme à ses fonctions, ses dimensions et surtout à sa vocation. C'est ainsi qu'une ville politique renferme davantage d'entités administratives, de même qu'une ville économique est plus riche en équipements commerciaux et sièges d'entreprises. L'inégale répartition dans l'espace urbain de ces diverses implantations fait apparaître un système hiérarchique, qui témoigne de la façon dont des acteurs sociaux identifiables tentent d'inscrire leur logique de production dans l'espace.

Le phénomène de la centralité est l'un des concepts clé de ce processus. Elle apparaît comme étant la manifestation essentielle de ce système de hiérarchisation. Elle représente l'effet de concentration de l'ensemble des actions que des acteurs sociaux identifiables exercent par les différents domaines de leurs activités.

Or si cette centralité fonctionnelle a longtemps coïncidé avec la centralité géométrique et historique, la crise qui secoue les villes modernes d'aujourd'hui a remis en question les notions de centre et de centralité. En effet, la croissance démographique et spatiale pose le problème de la diversité des repères urbains et de la spécialisation des espaces d'activités. Elle aboutit à une structure de ville étendue, que facilite la motorisation de la circulation, et qui conduit le plus souvent à la construction d'espaces à fonction spécialisée, aussi bien pour l'habitat que pour les activités urbaines. Cet urbanisme fonctionnaliste a provoqué l'éclatement des centres-villes anciens. Des espaces centraux nouveaux ont ainsi fait leur apparition. Ils sont parfois désignés par le terme de « centralités ». Cette appellation se justifie par le fait que ces nouveaux espaces centraux ne présentent que certains attributs de centralité mais sont dépourvus des caractéristiques urbaines et urbanistiques qui spécifiaient les espaces centraux traditionnels.

Bien que cette problématique soit récente, une littérature importante a été consacrée aux concepts de centre et de centralité par la géographie urbaine et les autres sciences sociales sur lesquelles s'appuient les urbanistes. Mais la plus abondante demeure celle qui a envisagé ces notions du seul point de vue fonctionnel, conduisant ainsi à la construction d'extensions urbaines, voire de villes nouvelles, construites sur la base d'une vision économique et fonctionnelle, avec reprise de quelques règles adaptées des villes anciennes. Aujourd'hui, les urbanistes crient à l'échec. Ils déclarent que la crise de la ville contemporaine est une crise du centre. En partie, cela est dû à la confusion conceptuelle entre les deux notions (centre et centralité).

Ainsi, le projet de recherche que nous proposons se veut une démonstration d'une part, sur la réalité et l'importance de la distinction consciente entre les deux concepts de centre et de centralité et d'autre part sur leur définition vis-à-vis d'une approche pluridisciplinaire, qui consacre toutefois le caractère social et la vocation économique d'une population et de son site support comme point de départ à toute opération de planification. Un cas d'étude servira d'illustration à cette vision, en l'occurrence l'agglomération de Bejaia.

- *Cadre d'Etude :*

Bejaia est une ville moyenne du Nord algérien se situant sur la rive sud de l'espace méditerranéen, associant une fonction portuaire et un rôle de centre commercial et administratif. Elle évolue sous la forme d'une agglomération très étalée le long de son littoral. Sa configuration spatiale est peu structurée, et son espace central nouvellement produit s'identifie d'une part à l'action commerciale de sa population et d'autre part à l'action administrative et industrielle de ses dirigeants et investisseurs, négligeant le potentiel touristique de la région. Il faut ajouter que les espaces publics de la ville dans leur ensemble souffrent de congestion dans certains endroits et de désertion dans d'autres, posant ainsi la problématique du déséquilibre interne de la ville, ainsi que de la non-maîtrise de sa structuration spatiale et fonctionnelle.

La ville de Bejaia est l'une de ces villes du littoral à avoir subi les conséquences d'une urbanisation excessive. Son tissu traditionnel témoigne d'une organisation de son espace habité autour d'un espace central suprafonctionnel. Il avait pour rôle de restituer toute la complexité de la vie sociale de ses habitants. Il assurait un triple rôle, fonctionnel, structurant et intégrateur de l'ensemble de la société bejaoui. L'urbanisation accélérée a produit une ville diversifiée et étalée, rejoignant les petits villages limitrophes dans une vaste agglomération.

Mais qu'en est-il du devenir de son espace central existant ? Quelle est la stratégie d'aménagement réservée à ce dernier vis-à-vis de la politique générale de planification de l'ensemble de l'agglomération ? Comment se manifeste la centralité nouvellement produite par rapport aux objectifs de planification, aux nouveaux enjeux d'aménagement et notamment à l'affirmation d'une vocation nouvelle orientée vers le tourisme?

La structure, la tendance d'évolution du centre-ville, ses contenus fonctionnel et social, ses contenants architectural et urbain, répondent-ils aux exigences d'accessibilité, de

dynamique urbaine et en même temps de confort de vie et de tourisme ? Le centre-ville étant le lieu moteur de toute dynamique urbaine, celui de Bejaia dispose-t-il d'une structure urbaine et d'une capacité fonctionnelle assez adaptées à l'ouverture vers l'espace méditerranéen dans une perspective touristique ? Qui sont alors les intervenants dans la structuration de ce poumon de la ville et quel est leur degré de stratégie, de maîtrise et de conscience des évolutions nécessaires ?

Le premier constat dans la ville de Bejaia montre une certaine richesse et diversité de formes architecturales et urbaines. Elles se distinguent néanmoins par des tissus urbains désarticulés au sein desquels se dégage une centralité fragmentée en plusieurs espaces centraux. Le centre traditionnel, représenté par un tissu à la forme médiévale installé sur un site escarpé et le noyau colonial français, est dans un état de délabrement avancé et tend à être envahi par de nouvelles constructions et locaux commerciaux, engendrant la perte progressive de son cadre historique.

Cependant, le centre actuel a une structure non hiérarchisée et aligne un ensemble d'équipements administratifs et socio-économiques, ainsi que des locaux commerciaux le prolongeant sur un large axe routier Est-ouest. Nous constatons aussi l'existence de quelques espaces publico-collectifs (esplanade, place, rue) dont l'utilisation n'est pas à son optimum, car l'animation est limitée à certaines heures, et presque uniquement à la saison d'été. Il y a aussi l'existence d'une vaste zone fonctionnelle dans la partie Sud-ouest. Il s'agit d'un espace occupé par des bâtiments à caractère industriel et militaire avec la construction de quelques nouveaux équipements socio-économiques. Ces derniers portent les signes d'une nouvelle centralité à caractère fonctionnel, mais qui demeure cependant à très faible attraction.

Cette situation rend compte d'une réalité complexe et de questionnements, mettant en jeu une grande variété de facteurs, dont les cadres d'intervention, doivent être cernés plus en détail. Hypothétiquement, cet état de fait semble s'expliquer d'une part, par un déséquilibre entre les développements démographiques, socio-économiques et urbains et d'autre part, par l'absence d'une politique de planification et de gestion urbaine qui soit adaptée à la société et aux perspectives de développement touristique de Bejaia. Un écart peut exister entre le modèle spatial central planifié et le potentiel touristique de la ville, entraînant des représentations variées du centre-ville par les diverses couches de la société.

A la lumière de ce qui a été avancé, notre proposition de recherche consiste à traiter le problème de l'éclatement de la centralité, et réciproquement de son effet sur le développement de l'agglomération. Elle vise aussi, dans une perspective urbanistique, à faire adapter l'espace central à son contexte socio-économique, et à ses exigences de fonctionnement spatial. Cela suppose d'analyser les rapports établis entre les différentes centralités fonctionnelles existantes, afin de pouvoir rassembler l'agglomération autour d'espaces centraux réels et cohérents, répondant aux exigences de vocation et des caractéristiques de son site.

A ce niveau, des questions se posent : comment ces centralités sont-elles organisées dans l'agglomération de Bejaia ? Sont-elles efficaces ? Répondent-elles aux exigences de fonctionnement de l'ensemble de l'agglomération en termes d'activités, de population, et de polarité? Il s'agit de définir le type d'articulation qui existe entre ces centralités fonctionnelles planifiées et les perspectives de développement de la fonction touristique de Bejaia?

- Méthodologie :

Afin d'identifier les centralités et de cerner le processus de structuration spatiale de l'agglomération, nous nous sommes appuyé sur la démarche méthodologique suivante :

- L'élargissement et l'approfondissement de nos connaissances par rapport à notre formation initiale d'architecte se sont avérés nécessaire sur les questions concernant d'une part les notions de centre et de centralité et d'autre part sur le processus de mise en tourisme. Ce temps de notre démarche a associé la lecture d'ouvrages théoriques et l'analyse de quelques points de comparaison.

- Une lecture diachronique des tendances d'évolution définira le processus de croissance urbaine et architecturale de Bejaia, et permettra de situer les moments et lieux de ruptures entre la structure urbaine et les croissances démographiques et socio-économiques.

- Un autre niveau d'étude concernera l'appréciation de l'écart entre les centralités fonctionnelles planifiées et leur degré de cohérence ou de déséquilibre ainsi que leur rapport à la vocation de la ville s'ouvrant vers l'espace intérieur du pays et celui de la Méditerranée. Il s'agit de localiser les zones de centralité fonctionnelle dans la structure spatiale de l'agglomération, de définir pour chacune son espace support et sa physionomie. Ceci, à travers les activités administratives et commerciales, les équipements et les éléments urbains

et architecturaux de centralité, appréhendés à la fois à partir de la documentation officielle fournie par diverses administrations (wilaya, municipalité, services spécialisés) et de l'analyse systématique menée sur le terrain. A ce niveau, l'utilisation de données statistiques à différentes échelles s'avère nécessaire pour délimiter les concentrations. Un découpage fin de la commune de Bejaia en unités statistiques de base permettra d'établir et de cartographier des indices de concentration.

Il s'agira également de rendre compte de la stratégie d'aménagement urbain des espaces supposés centraux dans l'agglomération de Bejaia, et de son rapport à sa société et à sa vocation, mais aussi d'identifier les acteurs agissant dans la production spatiale ainsi que les champs d'intervention de chacun, leurs perceptions et leurs pratiques, et de cerner ainsi les contraintes et enjeux d'aménagement rencontrés dans sa structuration.

- *Objectifs et organisation de l'étude :*

Le travail de recherche s'attachera donc à :

- 1/ Définir les espaces centraux à travers une classification des aspects :
 - Fonctionnels (accessibilité, équipements, activités, rayonnement, administration. etc.),
 - Sociaux (démographie, activités, représentations, identité. etc.),
 - Urbains et architecturaux des espaces centraux.

- 2/ Situer les ruptures fonctionnelles, sociales et structurelles, dans une perspective d'articulation et d'équilibre dans le cadre d'une vocation spécifique (tourisme) et d'une ouverture socio-économique et touristique vers l'espace méditerranéen.

- 3/ Identifier le rôle des intervenants divers (autorités, habitants, promoteurs, bureaux d'études) dans l'aménagement des espaces centraux pour dégager et expliquer l'écart pouvant exister entre le modèle produit et les utilisations qui en sont faites.

La présentation de notre recherche est organisée en six chapitres :

- Les trois premiers visent à fortifier les bases théoriques sur les notions de centre et de centralité et sur le processus du développement touristique. Le premier chapitre s'appuiera sur une revue de la littérature scientifique concernant le centre et la centralité. Le deuxième en testera l'application à quelques villes du bassin méditerranéen occidental, Tunis, Casablanca et Barcelone, certes de dimension beaucoup plus grande que Bejaia, mais sur lesquelles on dispose d'une documentation importante. Le troisième abordera les facteurs de développement et les aspects du tourisme urbain, en illustrant le propos par les exemples de Bordeaux et de nouveau de Barcelone.
- Les trois autres chapitres sont consacrés à l'étude de cas proprement dite. Le quatrième retracera l'évolution diachronique de la ville de Bejaia de façon à faire comprendre la genèse des formes urbaines actuelles et des centralités. Le cinquième analysera ces dernières en cartographiant des indices de concentration. Enfin le sixième dressera un état des lieux du tourisme à Bejaia dans ses relations avec les centralités et s'interrogera sur les perspectives de son développement et sur son articulation avec un tourisme littoral actif.

Chapitre premier :

Centre et centralités dans la ville

Introduction du chapitre :

Il s'agit dans ce premier volet d'élaborer une étude théorique sur le thème de la centralité. Elle consiste à explorer les concepts et les approches utilisées dans les domaines de l'urbanisme en rapport avec les notions de centre et de centralité. Cela concerne alors l'ensemble des concepts relatifs aux hypothèses de départ. Ceci nous permettra de dégager certaines réflexions sur les genres d'interrelations qui peuvent exister et les manières de fonctionnement entre les trois dimensions.

A ce titre plusieurs expériences locales et étrangères sont à étudier afin de tirer des enseignements de leurs réussites et de leurs échecs. Ce qui nous permettra de mieux appréhender les différentes facettes de l'organisation et de la hiérarchisation de l'espace urbain notamment celle ayant en charge les aspirations sociales et les potentialités spécifiques d'une ville comme base de départ à toute opération d'urbanisme.

Il s'agit donc de définir les concepts relatifs à la production des espaces urbains, tels que l'urbanisation, la planification, et la gestion urbaine, puis de déterminer leur rapport aux deux notions de centre et centralité, ensuite il y a lieu de dégager le type d'adaptation urbaine à promouvoir en tenant compte des caractéristiques spécifiques du site et des habitudes sociales. Les formes d'urbanisation traditionnelles ont fait l'objet d'une conception adaptée aux besoins de l'époque, qui ne répond plus aux nouvelles exigences et nouveaux besoins de la société d'aujourd'hui qui est en perpétuelle mutation. Les populations de plus en plus citadines, les fonctions encore plus diversifiées et plus raffinées, ont considérablement modifié les paysages des espaces urbains.

L'éclatement des espaces urbains en unités nucléaires, les nouvelles formes de communication et d'échanges, les nouvelles institutions, l'expansion urbaine et la concentration de plus en plus forte des habitants dans les milieux urbains sont autant de facteurs qui posent de sérieuses contraintes à toute tentative de centralisation et de rassemblement de l'ensemble de l'espace citadin autour d'un espace de référence commun, comme c'était le cas des cités traditionnelles. Ceci a pour effet l'apparition d'un grand nombre d'approches et théories relatives à la question de la centralité urbaine. Toutes se basant pratiquement sur le seul aspect fonctionnel des espaces centraux de la ville.

D'abords, le centre en tant qu'objet subissant les lois de la planification et de la gestion urbaines, ensuite, le centre en tant que sujet par son rôle propulseur et directeur du développement urbain. Le problème de l'éclatement et de la multiplication des références de la ville a fait donc perdre au centre-ville son rôle urbain majeur comme élément structurel de

la l'espace urbain. C'est ainsi qu'une reconsidération des manières de planifier doit être opérée. Celle-ci se basera sur une pluridisciplinarité d'approches notamment celles traitant de la vocation de la ville et des perceptions sociales de ses habitants.

I. Le Centre-ville :

L'espace, la fonction et les représentations définissent tout espace urbain, ce qui suit est une démonstration de ce qui constitue la spécificité du centre-ville :

I.1. Une localisation privilégiée :

Le centre c'est « *d'abords un espace géométrique qui se définit par des distances, des superficies, des densités* » (Bastie J., Dezert B., 1991).

A l'origine l'espace du centre est le résultat d'une base de structure géométrique. Il constitue la manifestation concrète que désigne un point d'intersection par leurs milieux de deux ou plusieurs axes structurants. Le point central résultant définit un espace locale et l'identifie après avoir été un vide indifférent. Il charge alors cette partie et la localise.

C'est ainsi que sont produites les cités romaines et beaucoup d'autres villes en référence à ces dernières dont, le centre constitue le point de convergence et de rupture des charges des différents cheminements qui parcourent la cité. Cette définition du centre implique la notion de distance que les géographes considèrent par le temps le moins possible nécessaire pour se déplacer d'un point à un autre de l'espace de la ville. D'où l'intérêt du processus de centralité dans l'accessibilité aux services et espaces communs.

Cependant, qualifier l'espace central de centre-ville sur la seule considération géométrique, revient à ôter à la ville son rôle d'échange, de vie sociale et de symbolique, car tel que le centre-ville apparaît comme contenu de point de vue de cette définition, il est aussi à considérer comme étant un contenant. A ce stade de considération, le centre-ville ne pourrait être défini à l'image des autres espaces urbains. Il comprend son identité propre à lui et se différencie du reste de l'espace urbain. Le centre-ville tel que le définit Joly. P, est le « *Cumul des effets d'attraction de fonctions diverses avec le rayonnement des activités commerciales* » (Joly. P, 1980), cette définition fonctionnaliste renvoie à considérer le centre-ville comme le lieu d'usages accumulés afin d'engendrer l'animation nécessaire à la vie en ville.

Les activités complémentaires, pour leur commodité d'usage, nécessitent leur regroupement par la réduction des distances entre elles. Ce qui produit un espace suprafonctionnel appelé centre-ville. Celui-ci est la manifestation suprême des phénomènes urbains dans toute leur diversité. Zuccheli le résume comme « *la concentration des populations, diversification et interdépendance des activités, densité des flux d'information et des communications* » (Zuccheli A., 1983), Ce qui devrait correspondre aux densités de richesse par unité de surface (sol, équipements et leur contenu). C'est une première approche

de mesure de la centralité d'un espace considéré comme centre-ville. Ce dernier est l'espace de concentration des plus grandes densités et diversités des fonctions et activités urbaines.

C'est ainsi que le centre-ville détermine le rôle de la ville à laquelle il appartient, il la représente et lui confère son identité. Nous en retrouvons des cités administratives dûment investies par les institutions de représentation de l'Etat, concentrées en un espace central, des villes économiques chargées des équipements de service et du commerce, qui s'accumulent aussi à forte raison en un espace central, mais aussi des pôles scientifiques dont la vie intellectuelle marque la production de l'espace central qui se trouve fortement imprégné d'une vocation scientifique voulue ou confirmée.

De ce point de vue, la définition du centre implique un référent, autrement dit, une périphérie. Le centre ne pourrait exister alors sans ce référentiel centre- périphérie. C'est ainsi que la forme urbaine traditionnelle des villes a été longtemps marquée par ce paysage en perpétuel équilibre dont les deux entités évoluent en complémentarité fonctionnelle en même temps que physique.

1.2. Le Centre-ville, un effet urbain :

Le phénomène urbain est aussi bien pour la cité traditionnelle, la ville de la révolution industrielle que pour l'agglomération d'aujourd'hui, une traduction sur l'espace des mutations techniques, sociales et naturelles des populations. L'urbanisation correspond au processus de leur formation et de transformation. Il implique des modes de production et d'utilisation de l'espace selon un changement de culture, de mode de vie et des fonctions des populations.

Ainsi, les premiers établissements humains ont été le résultat de la sédentarisation de l'être humain en découvrant l'agriculture, de même que les cités marchandes ont été l'effet du passage à la monnaie, arrivant aux cités industrielles produites par la révolution de l'industrie en passant par les cités militaires, les cités religieuses et les cités d'art. C'est une action de structuration qui pourrait être progressive ou spontanée selon l'ampleur des mutations.

Cette vision sociologique tend à donner à l'espace urbain une dimension sociale qui soit à l'origine de la production de l'espace urbain. Cette manière de penser est un point commun avec la vision fonctionnaliste en ce que le centre-ville est l'espace privilégié en termes d'usage et de localisation, mais sans pour autant considérer que cette dernière soit forcément central. C'est tout l'espace urbain qui est à considérer. L'espace centre-ville résulte de « *l'accroissement du nombre de ceux qui bénéficient des avantages traditionnels associés à la ville* » (Merlin.P, Choay.F 1988), un groupe dont l'influence saurait modifier le paysage

urbain en induisant une centralité. Un phénomène que l'on constate à travers les grands centres commerciaux d'aujourd'hui, érigés en périphérie.

Le centre apparaît alors comme la réalisation d'un modèle d'organisation suivant des actions que des acteurs économiques ou sociaux tentent d'inscrire dans un espace restreint. Ceci sous-entend la mise en place d'éléments structurants de l'espace urbain créant des pôles d'activités ou d'équipements urbains à même d'orienter le développement futur de la ville.

1.3. Sur le plan urbanistique :

1.3.1. Un espace structuré :

Selon la définition des urbanistes, le centre-ville exprime « *la structure de la dynamique interne* » (Castells M., 1981). Il représente une structure orientée vers deux sens, un sens transversal en tant qu'espace urbain structuré suivant les modes d'organisations économiques, sociaux et politiques, traduisant une mise en forme spécifique des éléments de composition, et le centre en tant qu'ensemble intégré exerçant un rôle structurel sur l'ensemble du tissu urbain.

Le centre serait alors dans sa forme introvertie en tant que contenant condensateur d'échanges et en tant que contenu extraverti propulseur d'échanges. Le centre-ville se distingue par rapport au reste de la ville par sa force et sa capacité de rassemblement et de renforcement implicite des éléments urbanistiques d'importance et d'excellence, ce que ne possèdent pas les autres espaces urbains. Il a pour rôle d'élaborer et de recevoir un modèle de composition urbaine, où la ville trouve toute sa signification et surtout son identité. Elle pourrait être une production voulue et planifiée telle que le centre-ville de la nouvelle capitale du Brésil (Brasilia) où le pouvoir politique est fortement représenté par les imposantes institutions réunies à la place du pouvoir du centre-ville.

C'est aussi un historique, traces, vestiges, monuments, lieux symboliques et une mémoire collective sous forme de force d'inertie. En ces centres, le cadre bâti est marqué par la diversité des fonctions mais qui évolue dans une unité architecturale et urbaine suivant un ordre établi. L'identification de l'espace ne se réalise pas par les signes visibles ordinaires (panneaux de signalisation ou certains bâtiments d'une architecture contrastée), mais plutôt, par la familiarité des images que représente cet ensemble harmonieux et organisé. Le centre-ville n'est pas seulement fait de fonctions, de droits d'usage plus chers des sols et de rapports sociaux, le centre représente une image de la ville dans son ensemble, et cette image est plus liée à un équilibre affectif global qu'à des réalisations spectaculaires ponctuelles.

Les édifices, les paysages, les espaces publics vides, les rues, les places trouvent dans le centre-ville une image bien lisible pour chacun. Ces éléments sont localisés, structurés et dimensionnés selon les règles de base de la composition urbaine (perspectives, perceptions, séquences, hiérarchie, dimensions, alignement, échelle, etc.), règles bien inspirées de la sensibilité humaine vis-à-vis du cadre physique que matérialise l'espace urbain. Ce dernier comprend des points de repères hiérarchisés, une trame de référence claire, un espace aéré et agrémenté de différentes vues, couleurs, ornements, etc.

1.3.2. Un espace structurant :

Le centre-ville est alors une structure dans la ville. Mais aussi un espace de structuration car en tant qu'espace d'enjeux socio-économiques, politiques et idéologiques majeurs, le centre doit faire appel à des notions de composition plus importantes qui transcendent le seul souci du paysage et des perceptions et celui-ci n'est qu'une part du jeu structurel. Tout est organisé pour qu'il y ait un sens et une signification, autrement dit une identité à la ville.

Cette finalité a pour objectif la réalisation d'un équilibre entre les différents éléments de signification économique, politique et sociale évoluant dans un état qui ne soit pas forcément complémentaire. La structuration du centre-ville doit tenir compte de l'interrelation entre les institutions politiques, les espaces économiques, les espaces publics et les espaces du vécu social que les différents acteurs en compétition tentent de produire dans l'espace privilégié de la ville. Le centre doit traduire alors l'effet de coordination entre ces intérêts idéologiques, socio-économiques et politiques, ce qui donne son image archétypique de centre-ville où la vocation de la ville exprime le caractère du programme et fait vivre l'espace.

Mais aussi, la combinaison d'échelles avec les images de la vie quotidienne, constitue la règle de base pour engendrer le caractère du centre. Les monuments sont des éléments dominants disposés selon un système hiérarchique des échelles. Ils définissent des niveaux d'identification qui agissent selon le principe de complémentarité. Les édifices dominants et les espaces dominés. Les édifices dominants se distinguent par leur échelle et leur caractère architectural particulier. Ils participent à une composition architecturale et urbaine avec les espaces dominés (place, rues, marché).

L'espace dominant, avec son caractère d'enclos, donne à l'espace central un cadre de vie intime et devient un cadre de référence pour le reste de la structure urbaine. L'exemple de l'agora grecque dans ce sens est significatif. Un vide entouré d'édifices communs sur toutes ses faces. Un autre exemple se manifeste dans la pratique romaine de structuration de l'espace

urbain. Elle se caractérise souvent par une entrée monumentale en arc décoratif suivie par une allée somptueuse. Cette dernière conduit vers une grande place publique entourée de monuments harmonieusement mis en ordre et appelée le Forum. Par sa position et sa composition particulière, ce dernier est fortement attractif que l'on se situe dedans ou en dehors de son espace.

Par ailleurs, les édifices dominants, par leurs dimensions et leurs fonctions surpassant le reste de la ville, contribuent à l'agrandissement de son intérêt. Ils constituent le prolongement de son image dans l'ensemble de l'espace urbain. Les édifices dominants représentent dans les centres traditionnels la toile de fond structurant des espaces dominés (la place principale, le grand marché, un axe préférentiel d'accessibilité, etc.). Ces deux éléments entretiennent une composition et une relation fortement duelle. Chacun y conserve son caractère propre, ses limites symboliques, ainsi que l'image qu'il incarne dans l'espace. Il s'agit alors d'un rapport d'équilibre que procure une composition mûrement réfléchie.

Les cités traditionnelles nous montrent une telle manière de composer : l'église et la place principale, tout en étant proches l'une de l'autre, assurent chacune leur rôle spécifique et conservent leurs limites symboliques. La règle fait que l'édifice dominant se trouve souvent associé à des bâtiments dont l'usage est quotidien. L'exemple de l'hôtel de ville, qui s'est vu accompagné de bâtiments culturels (le musée, le théâtre, la galerie d'art, etc.), illustre cet aspect. Mais sans autant en abuser afin de ne pas laisser le reste de la ville sans intérêt. Ainsi, d'autres activités pouvaient se greffer prudemment de façon à être plutôt intégrées que de représenter des compositions indépendantes.

Contrairement aux espaces centraux d'aujourd'hui où les éléments dominants, représentés par les édifices publics, sont des structures distinctes et isolées du reste de l'environnement urbain. Ils sont ainsi dilués dans l'immense tissu urbain, avec lequel ils établissent un désaccord en échelle et en caractère. A la composition monument/espace dominant s'est substituée la pratique des grands espaces libres dont la fonction majeure est de permettre l'appréciation des bâtiments singuliers en tant que représentations architecturales ponctuelles. Ces monuments, écrasants par leur hauteur et leur volume et disposés séparément, donnent un aspect de gigantisme à l'espace ainsi produit.

Cependant, les espaces d'image quotidienne du centre (la rue, la façade, les différents décors et lumières, etc.) contribuent, dans un effort concurrentiel à forger son caractère familier. Ils sont disposés et organisés séparément des édifices dominants. Leur échelle est nettement en rupture par rapport à ces derniers.

L'espace du centre se trouve ainsi localement investi des fonctions d'échange, de circulation, d'activité et de rencontre de la vie quotidienne de ses habitants. Dans une composition à deux échelles distinctes, ces éléments de l'espace quotidien à échelle humaine ont l'effet de perdre de vue les monuments qui eux représentent une échelle plus importante. En leur réduisant l'effet de masse, ces derniers deviennent des éléments participatifs dans l'encadrement de la vie locale. Ils influencent ainsi sur nos perceptions de l'environnement spatial urbain du centre-ville.

La rue est la plus importante composante de ces espaces quotidiens. Elle revêt des formes variées et contrastées dans le temps et l'espace. Mais imprégnée fondamentalement d'un caractère commercial. Bordée de boutiques, elle devient le lieu par excellence de concurrence entre les commerçants, mais aussi celui d'une animation continue, tel que les boutiques du centre traditionnel de la cité musulmane « *alignées le long d'une ou plusieurs rues, couvertes ou ouvertes, formant le Bazard* » (Benevolo L., 1983). Des rues dont la largeur fait distinguer le centre en tant que logique structurelle différente du reste de la cité avec ses rues étroites et sinueuses.

Dans la cité médiévale occidentale, les rues sont vécues et se prolongent vers des places qui deviennent des espaces dépendants et unifiés à l'ensemble. Son quartier central est ainsi « *entouré et prolongé par des anneaux de construction entre lesquels circulent des passages sinueux* » (Benevolo L., 1983). Ils constituent un labyrinthe complexe indéchiffrable à un étranger. Se prolongeant, ces rues supportent l'esthétique médiévale, fondée sur l'esprit de découverte et de surprise. Par des ouvertures spatiales soudaines, les rues aboutissent à des espaces dégagés qui permettent de ménager le regard vers les sommets des édifices. Ces derniers laissent ainsi découvrir tous leurs détails sculpturaux et leur richesse décorative.

Au-delà de ses aspects fonctionnels et structurels, la rue peut prendre un caractère sacré, tel que conçu dans la cité grecque où « *on aménage la voie sacrée qui depuis la porte d'épulon, traverse en diagonale et monte à l'acropole* » (Benevolo L., 1983). Par cette direction préférentielle, la rue affecte d'une façon déterminante la structure du centre. Celle-ci se distingue alors par son aspect linéaire. Idem pour la ville préindustrielle dont la structure entachée du son centre est régie par des perspectives. Celles-ci sont mises en œuvre sous la forme d'avenues rayonnantes vers un point focal représenté souvent par un monument isolé. Ce type de structuration du centre-ville favorise l'accessibilité multidirectionnelle et une maille routière régulière, le plus souvent sous une forme radioconcentrique.

Ceci étant, la structure de la rue s'est trouvée bouleversée par l'introduction de la motorisation, affectant du coup tout l'espace du centre-ville. Son unité est déstructurée par la

multiplication de commerces et des services dont la concurrence a suscité des prix de terrains différents sur une même longueur de rue, mais aussi par la présence d'équipements quelconques qui brisent la continuité et l'animation de ses façades.

Par ailleurs, considérant le pouvoir structurant du centre-ville, Zuccheli (1983) représente celui-ci par des éléments de structuration « *susceptibles de préfigurer l'aménagement voulu, d'orienter le développement souhaité* » A cet effet, la plupart des cités traditionnelles se caractérisent par un schéma structurel radioconcentrique autour d'une zone centrale, qui, par ses monuments et sa structure rassemblée, exerce un effet de structuration sur l'ensemble du cadre spatial de la cité. Il devient lui-même un centre-monument auquel se réfère l'ensemble de l'espace urbain. Labasse J., (1971) décrit cet effet structurel du centre-ville en tant que « *transposition tangible du principe de nodalité sur lequel est basée l'armature d'un pays* ».

La réflexion à retenir consiste à considérer la structuration réussie d'un centre-ville à l'image d'un ensemble cohérent. Aucune partie ne pourrait prétendre se satisfaire à elle-même. Aussi bien le centre dans sa forme introvertie qu'extravertie, ses composantes sont régies tel un système hiérarchisé. Cette « approche systémique » permettrait alors la compréhension du fonctionnement et de l'organisation type de l'espace du centre-ville. Elle permet de dégager le degré de cohérence et d'interrelation entre ses différentes composantes.

Aussi bien pour l'objectif d'accumulation de diverses fonctions afin de faciliter l'accessibilité et favoriser l'interaction entre tous les acteurs sociaux que pour la composition homogène des divers éléments et objets de l'espace urbain du centre, l'objectif majeur demeure de faciliter le vécu quotidien pour ses habitants et pour les usagers venus des espaces environnants, car le centre-ville est l'espace d'animation par excellence où les différentes couches et catégories sociales se côtoient au quotidien.

Aujourd'hui, cette armature est caractérisée par une structure éclatée où le centre, marqué d'un aspect diffus, a perdu son rôle de structuration d'antan. Après avoir longtemps fait l'objet d'un rythme d'urbanisation lent et équilibré, l'espace urbain est devenu très rapidement gigantesque et très étalé.

Après la cité puis la ville où, l'espace urbain est polarisé par un espace central unique, de vastes agglomérations d'une structure diffuse sont apparues. Nous découvrons la super métropole, la mégalopole ou encore les villes-galaxies. De Boston à Washington se développent en bande continue de mille kilomètres de long et de quatre-vingts à cent kilomètres de large, cinq agglomérations de plus d'un million d'habitants chacune (Boston, New York, Philadelphie, Baltimore, et Washington).

Mais si le phénomène récent de l'urbanisation doit se tenir uniquement à la volonté intérieure des individus, il n'aurait pas une telle ampleur, si massive dans l'espace et parfois spontanée dans le temps. Selon Reichert H., (1980) « *l'économie reste le plus souvent un des éléments déterminants dans la raison d'être des villes, économie de production mais encore économie marchande* ».

Le développement économique entretient un rapport fortement réciproque avec la croissance démographique. Le rythme de cette dernière ne peut être indifférent face à la croissance urbaine galopante. Alors que la population mondiale était restée à un effectif modéré pendant des millénaires (5 à 20 millions d'habitants 7000 avant J-C, 100 à 300 millions à l'époque de J-C, 600 millions en 1700) elle passe à un chiffre spectaculaire en l'espace de deux siècles seulement (de 900 millions en 1800 à 7 milliards actuellement).

Le phénomène démographique en question profite aux villes desquelles dépendent les campagnes et dont les structures spatiales ne peuvent satisfaire le besoin en espace des différentes activités. L'URSS assiste, entre 1926 et 1939, à un apport supplémentaire de 23 millions de citoyens. Ce qui avait nécessité la construction de 900 villes en trente années seulement. Le fait est incontestable, le taux des citoyens passant de 8% en 1700 à 55% en l'an 2000, tend à transformer notre planète en un gigantesque ensemble urbain.

1.4. Le centre-ville, un espace d'urbanité :

« *L'urbanité est une qualité des individus ou des sociétés, elle ne peut être rapportée à des agents physiques* » (Merlin P., et Choay F., 1991). Elle est synonyme « *d'ambiance urbaine raffinée* » (Merlin P., et Choay F., 1991). L'urbanité constitue l'élément de différenciation de la cité au delà de sa dimension. Elle offre des opportunités de rencontres et de familiarisation avec le monde artificiel de l'espace physique de la cité. Par l'urbanité, nous pouvons déterminer le caractère urbain d'un espace de vie. L'urbanité est définie dans la cité traditionnelle par un mur d'enceinte qui limite et clôture le monde artificiellement construit.

La maîtrise du développement urbain de la période préindustrielle a produit des villes dont le centre assure pleinement leur caractère physique, le centre est dans la ville le lieu par excellence d'urbanité. Il se distingue nettement de la périphérie qui est parfois investie de pratiques rurales étant proches de la campagne.

L'ordonnement urbain de l'époque a fait que le centre-ville est imprégné de valeurs affectives, ludiques et symboliques. Il est marqué de souvenirs et d'une ambiance spécifique, car telle que la définit le sociologue Belguidoum S., (2002) « *L'urbanité est une notion qui*

renvoie aux modes d'appropriation des espaces urbains, aux pratiques sociales, aux statuts sociaux de ses habitants, aux modes de vie induits par la ville ». Son contenu social apparaît dans le rôle d'intégration sociale que le centre assurait. Ceci procède donc par un système de symboliques qu'il reflétait.

La plus haute intensité de la vie sociale se manifeste à travers le centre, caractérisant réciproquement l'animation de ce dernier. L'espace du centre représentait une référence spatiale à laquelle les différentes ethnies et groupes sociaux s'identifiaient. Le mode d'agencement des activités et des édifices (Types, qualités, nombre, disposition, etc.) les modes de circulation pratiques (rues commerçantes piétonnes), les espaces dégagés (Places, marchés, etc.) spécifiques à l'espace du centre-ville ont fait de ce dernier le lieu de rassemblement spontané de la société, avec laquelle il établit un système spécifique de relations sociales. Il est chargé du rôle d'asseoir les conditions qui facilitent la communication entre les différents acteurs sociaux.

Tel que décrite par la majorité des spécialistes du monde urbain musulman, la cité musulmane se caractérise par un cloisonnement communautaire sous forme d'enclos aux limites et accès précis. La vie urbaine suit un système hiérarchisé dont la finalité est d'assurer l'intimité aux habitants de la cité. La cité de Jérusalem, illustrant ce schéma, se voit divisée en quartier des Juifs, quartier des Chrétiens, quartier des Musulmans et quartiers des Arméniens.

Mais où le centre, par sa structure ouverte qui contraste avec le reste du tissu de la cité, constitue le lieu de rassemblement de tous ces groupes ethniques. Il est le lieu de leur confrontation quotidienne, dans leur relation interne et celle avec le monde extérieur. Il impose les lignes idéologiques d'un système d'échange entre les flux de marchandises, de négociants, de simples habitants, et parfois de nobles. Un système régi par l'ensemble de la grande mosquée et du souk. Bien que les pratiques et les contenus soient différents, toute cité obéirait au même schéma de centralité des événements et des activités communes.

Dans la cité romaine, le Forum dont l'organisation et le contenu en a fait le lieu de l'union entre les différents groupes de la société romaine. L'Agora assurait pratiquement le même rôle pour la cité grecque, en se fondant plus sur le système politico-religieux que sur le fond commercial dans le cas de la cité romaine.

Ainsi, le centre traditionnel repose sur des valeurs d'usage et de fonctionnement communes et appropriées par chacun. C'est l'espace des activités en même temps du vécu quotidien, avant de devenir un support des échanges, des services divers, et des activités d'affaires dans notre société moderne. Ses valeurs symboliques et son vécu ont été dégradés par la croissance. Une part importante de ses habitants a changé de référence et a même

abandonné le cadre de la ville, fait de la révolution industrielle qui a enclenché ce processus de spécialisation fonctionnelle.

Les nouveaux développements ont bouleversé le rôle du centre-ville en tant que lieu des rencontres, des conversations, des retrouvailles au hasard, des jeux, des spectacles, etc. pour devenir aujourd'hui un espace d'usage des services. Par exemple l'Agora grecque était le lieu des amis « *pour peu que quelqu'un s'attarde sur cet emplacement public, il était sur d'y rencontrer quelques amis et connaissances* » (Mumford L., 1964).

Ce rôle social est reconduit dans l'Italie médiévale et moderne par « *la piazza, la Coupa, et la grande place* » (Mumford L., 1964), alors que le centre actuel n'est utilisé que pour sortir en voiture, pour se procurer un service ou faire un achat. Apparaît alors l'un des aspects de la crise du centre, en l'occurrence la perte des pratiques quotidiennes de son espace urbain, devenant un espace spécifiquement fonctionnel. D'où la perte des repères communs de la vie sociale engendrant exclusion et indifférence des usagers vis-à-vis du cadre de vie.

Le centre-ville est ainsi une entité très importante dans le fonctionnement de la ville, nous avons vu que son rôle est complexe et multiple. Il assume un rôle de structuration, d'usage, d'animation et du vécu quotidien. Mais son influence ne se limite pas à ces aspects. Car le centre-ville est l'identité propre de la ville. Il est investi d'une tâche majeure, à savoir le contrôle et la représentation du pouvoir politique en place.

1.5. Le centre-ville, un espace de pouvoir :

Le centre est « *l'aire dans laquelle sont situées les personnes et institutions hautement définies, qui exercent un rôle de direction, de coordination et d'influence sur les activités du marché* » (Castells M., 1981). La situation stratégique privilégiée, les édifices institutionnels que reçoit le centre-ville ont fait de ce dernier « *le siège du pouvoir organisateur public et privé, spontané ou réglementé qui assure le développement urbain et régit les rapports avec la périphérie urbaine et rurale* » (Merlin P., Choay F., 1988).

Le besoin de contrôle peut être même à l'origine de la raison d'être du centre-ville car ce dernier est l'espace par excellence de regroupement des éléments de contrôle et de gestion de toute la vie urbaine et de l'environnement rural. Car la concentration permet de limiter les distances et de procurer une image symbolique du pouvoir contrôleur. La centralité politique du centre se conjugue souvent avec celle économique où la concentration d'activités a pour effet d'enclencher l'échange. Castells parle de « *centre-échangeur* » (Castells M., 1981).

Sur ce plan, le centre constitue la plaque tournante d'un système d'échange et de circulation aux deux échelles de la ville et de son territoire. Il représente « *une organisation*

médiatrice entre les individus et groupes locaux d'une part, et le milieu extérieur d'autre part » (Beaujeu-Garnier J., 1970).

Vu la valeur importante de son cadre bâti et de son sol, le centre impose aux divers acteurs urbains des normes pour l'utilisation de l'espace. De façon que chacun doit y trouver son lot d'intérêt. Il régit la division sociale du marché. En tant qu'« *expression de l'ordre social et de sa transcription institutionnelle* » (Castells M., 1981), il assure l'articulation entre les systèmes d'autorités (Les institutions, les représentants et la société civile), jouant ainsi un rôle de relais qui régit l'organisation des rapports institutionnels et sociaux.

Des exemples montrant clairement ce rôle de gestion et de pouvoir peuvent être constatés à travers certaines anciennes cités. L'acropole était dans la cité grecque la demeure fortifiée du temple, à proximité duquel le prince avait choisi son installation. Symbolisant le pouvoir, cet ensemble central lui permettait l'exercice de son autorité sur l'ensemble de la communauté. L'acropole apparaît aux habitants de la cité comme le domaine sacré du pouvoir. Une sorte de forteresse inaccessible par son caractère d'enclos, en même temps, les habitants s'y identifient et se soumettent à la symbolique du lieu qui se trouve ainsi un pouvoir adopté par chacun.

En outre, le système économique qui s'appuie pour la gestion du circuit d'approvisionnement et d'échange sur l'acropole, renforce le pouvoir de gestion et de contrôle de l'espace central. Un autre exemple peut être cité à travers la cité médiévale. Le marché fut un espace concret des échanges commerciaux et accumulateur des capitaux. Mais aussi, il constituait avec l'église dans le cas du monde médiéval occidental et de la grande mosquée dans la cité médiévale musulmane, une entité abstraite de pouvoir. Le pouvoir religieux constituait la toile de fond pour le contrôle des échanges, de la nature des marchandises, des prix, des flux et toutes les transactions de l'activité économique et de service.

Le centre, par son effet polarisateur et accumulateur, assurait la maîtrise de l'ensemble des composants de la vie urbaine dont la concentration et le regroupement constituaient, une méthode de maîtrise de la production de l'espace urbain et de son contrôle de gestion. Le centre-ville est dans la ville traditionnelle le lieu où s'exerçait la centralité. Les éléments de la centralité, aussi bien l'attraction, la rareté où les paysages urbains trouvent tout leur sens dans le regroupement dans un même espace concentré.

Cependant, en dépit de leur terminologie qui se rapproche portant ainsi à confusion, il y a lieu d'opérer une distinction nette entre les deux notions. Alors que le centre représente, par excellence, l'espace support de la centralité, en contrepartie, cette dernière l'identifie et lui confère sa valeur par rapport au reste du tissu urbain.

Le centre et la centralité sont en rapport d'interaction mutuelle, qui s'appuie sur la notion de rentabilité et l'effet de compensation. Le centre a pour effet de procurer le maximum de bénéfices pour un établissement, dont la centralité joue un rôle de compensation du prix élevé du sol. La centralité est une forme de planification des échanges dans une ambiance de bénéfices plus étendus. Elle représente la forme la plus optimale d'utilisation de l'espace et de l'exercice fonctionnel des activités diverses. Le centre représente alors, dans sa forme spatiale, le chevauchement de ces activités.

II. La centralité urbaine, attribut du centre-ville :

II.1 Le concept théorique.

La centralité est en fait un concept abstrait quoique son effet se matérialise dans l'espace urbain. C'est un concept sur lequel se base la théorie des lieux centraux qui étudie les modes de localisation. Mais aussi, il intéresse les questions de l'espace vécu à travers les fréquentations des équipements de commerce, de service et des espaces publico-collectifs. Labasse J., (1976) définit la centralité par « *l'aptitude de la ville à impulser des flux d'échange de marchandises, de services et d'idées* ».

La centralité s'exprime alors, par son effet d'attraction qui se manifeste notamment, par la fonctionnalité d'un ensemble d'équipements ou d'espaces d'activités bien constitués, bien desservis pour satisfaire les besoins d'achat, de services et d'emplois. Cette définition attache la valeur du centre à sa fonctionnalité, alors que les deux notions de centre et de centralité peuvent tout à fait être indépendantes.

En fait, tel que considérée par les spécialistes de la question, « *La centralité urbaine est une notion multiforme qui se manifeste à la fois par des spécialisations plus ou moins marquées dans l'usage de l'espace et des bâtiments et par l'existence de flux de fréquentation ayant chacun leur spécificité temporelle et contribuant à l'animation générale de la ville* » (Chaline C., 1996) Plus qu'une somme d'équipements ou d'espaces concentrés, la centralité est d'abord l'image d'un lieu, elle s'exprime notamment comme le note Chaline C., par la « *spécificité temporelle* » des flux de circulation et de fréquentation. Elle se manifeste alors par l'animation de l'espace et réciproquement elle contribue à cette dernière. C'est aussi la symbolique du lieu auquel les usagers s'identifient. Sans même tenir compte de son usage.

Dans les cités antiques, la centralité correspond à « *la matérialisation d'un cosmos* » (Mumford L., 1964). L'espace de la citadelle exerce une centralité politico-religieuse, reliée au système économique d'approvisionnement car elle sert en même temps à la cité comme

base d'approvisionnement. Les opérations commerciales sont menées d'un commun accord par l'institution de la royauté et du pouvoir religieux réunis dans un ensemble physique exprimant cette autorité. L'exercice de l'autorité passe alors par le pouvoir religieux utilisé comme outil d'imposition du pouvoir royal. La centralité religieuse et politique a fait de la citadelle l'espace central de représentation de toute la cité. La centralité comme attribut s'exerçait uniquement à travers cet espace central.

A l'époque de l'Antiquité grecque classique, nous assistons au passage au système monétaire d'échange et à l'apparition de la démocratie. Ce nouveau mouvement socio-économique et politique a conduit à une toute nouvelle forme de centralité qui serait matérialisée dans l'Agora. La centralité est née des conditions de convergence politico-économiques, ce qui a permis le développement de la communication entre les citoyens, les acteurs politiques, religieux et sociaux. L'espace de l'Agora était la base de vie publique de la cité où se prennent les décisions les plus importantes, mais aussi un lieu fort en attraction pour les activités économiques, intellectuelles et politiques des citoyens grecs. L'Agora représentant le centre de la cité était alors l'espace des centralités, politique, économique, religieuse et sociale.

Dans les cités médiévales, la centralité s'exprimait à travers la coprésence des pouvoirs économiques, religieux et politiques. Mais elle s'identifiait plus à la valeur marchande c'est-à-dire à l'activité commerciale, qui demeurait toutefois sous le contrôle du pouvoir religieux (laïcs ou ecclésiastiques). Le centre-ville traduit l'espace de centralité que représente la place du marché et l'église. L'époque des temps modernes (XVIe - XVIIIe siècle) vit l'évolution de la pratique commerciale vers le capitalisme marchand que monopolisait les monarchies absolues. L'église était alors écartée et ces dernières incarnaient le pouvoir de propriété politique et sociale manifestant la centralité des domaines impressionnant qu'elles installaient au cœur de la ville baroque de l'époque.

A l'ère du bouleversement industriel, le déferlement urbain, faisant perdre à la ville ses limites et sa croissance équilibrée a engendré des centralités toutes dispersées dans un large tissu urbain. Elle est partagée entre les aspects très divers de notre civilisation complexe. La spécialisation de l'espace est la solution adoptée pour la maîtrise de l'explosion dont a fait objet la ville. A l'espace central que constitue le centre-ville se sont substitués plusieurs noyaux ayant chacun sa propre centralité.

Le mouvement moderne amorcé par l'avant-garde, sera marqué par l'effet de zoning fonctionnel. La ville est considérée par son caractère de fonctionnement basé sur l'économie de production industrielle. Selon ses principes que définit la charte d'Athènes en 1928, les

fonctions d'habiter, travailler, se recréer et circuler doivent caractériser le schéma de toute ville moderne. Dans cette optique, il apparaît que l'ancien schéma consacrant un centre-ville et une périphérie est aboli laissant place à une structure d'espaces monofonctionnels juxtaposés. Apparaissent en conséquence les zones d'habitat urbaines nouvelles, les zones d'équipements, les grandes surfaces qui par l'évolution des activités tertiaires ont exprimé chacune une centralité propre et différente.

Les équipements administratifs dispersés dans l'immense tissu urbain manifestent des centralités sans qu'aucune soit assez bien identifiée par les habitants. De même, des lieux que continuent à fréquenter ces derniers du fait de leur valeur symbolique ou affective ne sont pas valorisés, mettant à mal une centralité sociale revendiquée. Le centre-ville, dépassé en forme et structure s'est trouvé investi du commerce rare et de quelques services de haut de gamme le transformant en une centralité parmi les autres. Une centralité tout de même privilégiée vu les offres de services spécialisés qui y existent. Mais la centralité d'identification et de représentation de la vie quotidienne ne s'exerce plus uniquement à travers le centre-ville.

Le caractère contrasté des formes de centralité actuelles implique que chaque sens inhérent à ce concept fait objet de controverses. Alors que le centre est une structure identifiant un organisme urbain à une époque donnée, la centralité par contre est un attribut d'équipements ou d'espaces situés au centre. Au sens de la centralité, nous parlons d'équipement central au lieu de secteur central. La centralité, dans cette optique, renvoie beaucoup plus aux types d'établissements et à leur aire d'influence, qu'à un ensemble d'établissements réunis dans un espace quelconque.

D'autre part, la centralité est aussi « *le signe urbain issu de la combinatoire, fonction plus forme* » (Schein, 1980). C'est à dire que la centralité peut s'identifier à une structure formelle qui lui est spécifique. Un cadre physique agréable ou historiquement chargé de signification représenterait une centralité, celle d'un espace que fréquenterait chacun pour jouir des aspects formels ou physiques qu'il représente, sans pour autant regrouper des équipements ou des activités.

Cet état de fait a conduit les sociologues à la notion de l'urbanité, où la centralité correspond à « *la forme d'une accumulation, d'une concentration qui doit être le reflet des expériences de chacun des individus ou groupe d'individus composant la société* » (Brehier J-C., 1980), elle renvoie à un ensemble de processus sociaux qui peuvent caractériser l'espace, et dont le réceptacle n'est pas implicitement le centre-ville. La centralité se manifeste sur la base d'une société urbaine. Elle attire et diffuse, rayonne et induit toute sorte d'échanges soutenus par la communication. Elle favorise l'animation indispensable et la circulation libre

des hommes, des idées et des objets, un environnement favorable à la l'innovation qui, en contrepartie, façonne son espace support, l'organise et lui attribue ses valeurs formelles et symboliques par référence aux systèmes de valeurs sociales existantes.

C'est l'espace support de la centralité que représentait le centre-ville dans les cites traditionnelles. Ce dernier était l'espace où s'exprimaient les centralités. Le système du centre permet de retrouver tous les éléments de la vie dans un même espace concentré autrement dit les centralités dont les valeurs sont à l'image de la vie urbaine des habitants se partageaient le même espace et sans que cela n'affecte le fonctionnement de ce dernier. C'est dire que l'équilibre organisationnel de l'espace urbain était assumé identifiant la ville à son centre. La localisation, la dimension et la forme de l'espace central sont régies par les valeurs économiques et fonctionnelles, les valeurs sociales, symboliques et culturelles. Sur la base d'une vision politique définie du système du pouvoir en place.

II.2. La centralité politique:

Elle dépend de la concentration des équipements administratifs et des centres de décision publics. Elle correspond à la centralisation de ces édifices représentant le pouvoir ou les valeurs communes (l'Agora chez les Grecs, le Forum chez les Romains, l'église dans la cité médiévale, la mosquée dans la cité musulmane. etc.).

Aujourd'hui, elle est définie par les bâtiments gouvernementaux, les institutions de l'Etat et les administrations locales. Dans la centralité antique, l'élément de base étant le roi ou l'installation de la royauté conjugué au système religieux en place, l'aménagement spatial est alors imprégné d'une hiérarchie symbolique et sociale. Le palais du roi, le temple, et la Ziggourat représentaient la transcription de cette centralité. Un environnement sacré qui se démarquait nettement de celui du profane.

Au cours de la période grecque, comme le souligne Brehier Jean-Claude (1980), « *À l'existence même de la ville grecque, préexiste la conscience d'une communauté politique et la réflexion sur les conditions morales et politiques de ce groupement est en avance sur l'installation matérielle dans un habitat urbain* ». Cette installation se définissait par l'acropole en tant qu'ensemble central attribué de tous les pouvoirs de contrôle et d'exercice de la vie politico-religieuse de l'époque. L'ensemble des habitants de la cité et des environs s'identifiait à cet espace central.

Dans la cité musulmane, la mosquée située au centre est la représentation par excellence du pouvoir religieux. En même temps, elle assurait la pratique religieuse aux

fidèles. En dépit de l'existence de mosquées dans les quartiers d'habitation toujours est-il qu'une mosquée centrale, la plus importante, était construite à proximité du bazar. La centralité politique s'exerçait à travers la liaison de cette mosquée avec le pouvoir politique que représentait le palais ou la citadelle, entre autres dans le cadre de l'empire Ottoman. Elle avait d'une part, le pouvoir d'identification aux habitants à travers la mosquée et d'autre part, le rôle de contrôle de la vie politique de la cité. Tant d'autres exemples dans l'histoire peuvent être cités concernant l'exercice du pouvoir politique à travers un espace central.

De nos jours, la centralité politique ne peut prétendre être le seul apanage du centre. Des équipements du haut pouvoir décisionnel sont situés en dehors de celui-ci. L'indice des concentrations administratives montre des centralités repérées dedans ou en dehors des espaces centraux, voire même en périphérie. C'est l'une des contraintes majeures auxquelles se heurte l'urbanisation des villes d'aujourd'hui.

Cependant, la centralité politique avait toujours un corollaire servant de base au pouvoir décisionnel et à l'usage de l'espace de la ville. A savoir l'usage économique.

II.3. La centralité économique :

« La centralité reste le plus souvent un des éléments dominants dans la raison d'être des villes : économie de production ; mais plus encore économie marchande » (Reichert H., Remond J-D., 1980).

Motivant au départ l'installation sur les emplacements naturellement accessibles (près des fleuves, sur les littoraux comme à Carthage, au croisement des chemins de circulation chez les Grecs, les Romains, les Flamands, etc.), l'économie demeure par la suite le germe de développement explosif des villes industrielles et des villes postindustrielles d'aujourd'hui. La fondation des cités et leur émergence traduisent l'effet des échanges des produits et des biens des populations citadines et rurales. La définition ci-dessus sous-entend que la ville s'identifie à un potentiel fonctionnel basé sur la production et la valeur marchande.

Le regroupement des espaces d'échange et de production de biens délimite un espace où la centralité économique se manifeste, autrement dit le centre-ville. Encore faudrait-il dissocier un tant soit peu les deux notions. Alors que ce dernier est un lieu, continu et intègre différenciant des autres espaces urbains, la centralité est par contre un attribut qui pourrait concerner aussi bien cet espace central que d'autres espaces de la ville. Le centre est un concentré des centralités économiques qui transcende par cette spécificité d'attraction le reste de l'espace urbain. Son contenu fonctionnel, notamment la valeur de ce dernier, renvoie à

l'usage effectif et objectif de l'espace, ce qui s'apparente à la plus forte centralité. La fonction est alors matière première de la centralité.

Cependant, la centralité économique, aussi diverse que soit son contenu, est tributaire de la fonction de la ville. Son caractère fonctionnel, voulu ou construit, façonne au fil du temps son potentiel, son contenu et son échelle, contribuant ainsi à faire émerger la fonction dominante, source de la centralité économique par excellence. C'est celle qui structure et organise l'ensemble fonctionnel autour d'une vocation recherchée ou bien s'imposant d'elle-même. Les centralités fonctionnelles s'identifient ainsi à cette centralité dominante.

L'identité de la ville s'appuie donc sur l'attitude prise par rapport à sa fonction primaire. L'exploitation optimale de cette dernière confère à la ville son image de marque et fait émerger par effet gravitaire une centralité propre à son image. Cette vision de la réalité urbaine est aussi vraie à l'échelle territoriale, où la théorie des espaces centraux telle qu'elle a été avancée par Christaller W., (1933) et Lösch A., (1940), met en évidence l'existence d'un centre de commande du territoire, qu'à l'échelle urbaine où le centre-ville constitue la référence de tout l'espace urbain, le structure et l'identifie.

Qui plus est, il devient plus qu'un contenu mais aussi un espace matériel de référence cerné visuellement dans une continuité de perception. Il constitue un cadre physique continu et homogène où différents éléments de l'espace sont gérés par la proximité et la similarité.

II.4. La centralité urbaine :

La relation centralité-centre va en effet au-delà de cette connotation centralité-fonction. Le centre-ville est un lieu physiquement discernable comportant une structure, une forme et une image. Le lieu du centre est alors une entité dont les limites et la forme sont clairement définies et investies d'une image très différente des autres espaces de la ville. Les attributs de la centralité sont donc d'ordre visuel. Plus que de considérer ici le contenu, la centralité est tributaire des formes perçues.

Les perceptions seraient le mode opératoire d'identification du centre. Celui-ci se basant sur la qualité des éléments perçus. Cette centralité permettant la perception du centre est appelée la centralité apparente. La relation centralité-fonction est complétée ou non par la correspondance centralité-perception. Tout est question de la qualité des perceptions.

L'attribution de la notion du centre à un espace pourrait être fortement liée à la centralité apparente, même plus que les centralités réelles d'exploitation. Mais ne pas perdre de vue que la centralité ne pourrait tirer tout son sens d'une simple apparence au contraire du centre identifiable subjectivement par l'expérience perceptive. Elle n'est pas aussi facile à

cerner car dépendant de conditions plus élaborées qui dépendent d'un certain nombre d'évaluations de la perception des individus vis-à-vis de leur espace (Eléments de repères, distinction des quartiers, visibilité des séquences urbains et des espaces collectifs)

L'approche de la centralité serait le résultat d'identification et de mesure d'un contenu architectural et urbain de l'espace considéré. La centralité serait alors le résultat d'un potentiel esthétique et d'image. Mais un potentiel qui devrait être intimement lié à la fonction de la ville. Ce qui devrait garantir la bonne réussite de la centralité.

Cette approche définit clairement le centre par rapport à son contenu fonctionnel fortement matérialisé dans un espace visiblement important, alors que la centralité serait l'apparence propre renfermée par le centre. Chaque espace comportant un niveau d'apparence ne pourrait prétendre à l'appellation du centre. Celui-ci est l'espace qui prend forme par différenciation envers le reste de l'environnement urbain.

La centralité urbaine, en dépit de son caractère abstrait, comporte une aptitude à refléter la matérialisation de la structure d'un centre. Ce dernier se détachant du fond et se dissocie presque de son environnement alors qu'il le représente. C'est de cet aspect contradictoire que le centre tire sa spécificité étant le reflet par excellence de cette centralité.

II.5. La centralité sociale :

« Le terme de centre urbain désigne à la fois un lieu géographique et un contenu social » (Castells M., 1981).

Elle s'exprime à deux niveaux, le degré d'usage de l'espace et/ou la symbolique d'un lieu. La localisation des lieux les plus fréquentés et ceux investis d'une représentation (historique, traditionnelle, symbolique), permet l'identification des lieux centraux dans l'ordre social de représentation. Les lieux de cette centralité sont imprégnés d'une histoire marquante dans la région ou chargés d'une symbolique d'un référent commun. Ces lieux anciens, tout comme les nouveaux ensembles, ont deux manières différentes d'enclencher une centralité sociale véritable. Les premiers marquent le langage et la perception les plus courants des habitants, alors que les seconds peuvent constituer des lieux de leurs fréquentations quotidiennes. Les éléments urbains les plus représentés dans leurs images se cristallisent comme une identité propre commune et partagée par chacun.

En outre, les espaces investis d'une telle centralité peuvent assurer le double rôle commercial et de rencontre entre les habitants. Ils se trouvent ainsi chargés de signes qui les érigent en éléments de repère symbolisant l'identité des habitants. Ils deviennent les éléments indispensables à l'usage des lieux.

Le centre dans la ville est l'espace qui se distingue par son contenu social complexe assurant le rôle d'intégration sociale. Ceci procède d'un système de symbolique, de référence spatiale à laquelle les différentes ethnies et groupes sociaux s'identifient. Il a le pouvoir d'enclencher des rassemblements spontanés de la communauté urbaine. Son rôle est alors d'asseoir les conditions facilitant la communication entre les différents acteurs sociaux.

Par sa physionomie, son emplacement et sa structure, le centre-ville impose les lignes idéologiques d'un système d'échange de biens et d'information entre des négociants, de simples habitants, et parfois des politiques. Il a le pouvoir de réguler et de coordonner la vie sociale en dépit de sa diversité.

Ainsi, le centre traditionnel repose sur les valeurs d'usage. Celles-ci que la société choisit d'imprégner sur l'espace pour se le représenter se trouvent centralisées. Les éléments physiques de la centralité (la centralité apparente) ne sont que la matérialisation de ces valeurs. La centralisation n'est pas nécessairement géométrique ni forcément fonctionnelle. Ce sont les valeurs centralisées qui donnent importance à un attribut de centralité (positionnement, qualité d'image, l'exclusivité, etc.) et non l'inverse.

Cette approche semble la plus convaincante en terme de production d'un espace central. La société étant l'acteur de production mais aussi d'usage de l'espace. Par cette vision, le centre reflétera fidèlement le fonds commun identitaire que chacun s'approprié. C'est l'espace des activités et du vécu communautaire commun à tous. La centralité ainsi produite se mesure par la fréquentation et les éléments chargés de valeurs symboliques qui centralisent un espace donné.

Le centre-ville est d'abord un haut lieu de référence capable d'intégrer les communautés et de drainer les foules avant de devenir un simple support des échanges de service et de commerce dans notre société moderne. Or la vie des habitants d'aujourd'hui se déroule en dehors de celui-ci. En périphérie, dans des espaces de vacances lointains, parcs isolés, routes, relais, etc., pendant que le centre devient l'espace des activités commerciales des magasins de marque et de quelques services de luxe. Nous parlons, du point de vue de la vie sociale, d'une crise du centre. Une crise intimement liée à la disparition des éléments symboliques et à la perte des pratiques quotidiennes de son espace. Une problématique que résume Chemetov P., en déplorant la disparition des aspects significatifs du centre, selon lui : « *Un centre est concentré de significations et pas de bâtiments* » (Chemetove P., 1980).

La condition sine qua non pour que le public adopte l'ensemble fonctionnel et l'aspect formel d'un centre est l'usage significatif qu'offre son espace. Ce qui nécessite la représentation spatiale du modèle culturel de l'habitant dans son expression individuelle ou

dans une institution sociale globale donnée. L'espace du centre apparaît alors comme une entité idéologique forte en signification et capable d'intérioriser des éléments de la vie urbaine de chaque individu. Depuis 1976, Castells affirmait que le centre se caractérise par « *Les points forts du champ sémantique de l'agglomération urbaine* », ce qui se traduit par la spatialisation des signes du système symbolique.

En contrepartie, l'Agora grecque, le Forum romain, la place et la cathédrale médiévales, la grande mosquée et le souk musulmans, l'hôtel de ville de la cité classique dépendent, aussi bien dans leur localisation, leur forme et dimension que dans leur contenu, de la structure sociale qui les a produits. Nous savons que l'Agora et le Forum, espaces de citoyenneté grec et romain, ont été investis de la valeur idéologique. Cette dernière est le produit d'une société fortement régie par l'essor politique de l'époque. La cathédrale ou la grande mosquée sont le fait d'une société qui s'identifie à la religion.

Réciproquement, les centres deviennent des lieux de production de l'information et de sa diffusion à travers un processus d'échanges sociaux qu'ils canalisent. Ces signes chargent l'espace central d'un contenu idéologique assurant le passage entre la société et l'espace.

Ainsi, les pratiques de l'espace du centre dépassent les seuls besoins de travail, de circulation et des besoins matériels. Elles concernent les modes de vie et ses facteurs de référence (les signes urbains), dont l'influence est importante sur les perceptions et les expériences individuelles de l'espace. La centralité ainsi produite reflète les perceptions, les connaissances et les choix des individus ou des groupes sociaux dans leur espace central de vie. La centralité à la source de l'existence du centre est alors une volonté partagée de centraliser la vie et les plus hautes et communes aspirations sociales et de les concentrer dans un espace central localisé le plus souvent au centre géométrique.

Par ailleurs, le centre dispose d'une forme particulière liée à son histoire et se distingue par une image dominante caractérisée par la densité, la continuité du bâti, ainsi que la présence des édifices dominants et l'importance de l'accessibilité, ce qui constitue le cadre formel dans lequel évoluent les pratiques urbaines du centre-ville. La centralité enclenche des échanges et engage la communication par son contenu polyfonctionnel. Mais l'approche de ces deux notions obéit-elle à un schéma aussi simplifié ?

Une nouvelle forme fonctionnelle est apparue aux Etats-Unis puis s'est diffusée dans les centres-villes contemporains : de hauts bâtiments fonctionnels arrivant aux gratte-ciels. La fonction est alors organisée selon un mode d'usage vertical et évolue à travers une superposition d'étages ou juxtaposition de bâtiments fonctionnellement spécialisés et isolés.

En dépit de leur aspect architectural continu, Ils sont utilisés de manière isolée pour un besoin matériel de service donné. La complémentarité fonctionnelle n'existe plus faisant place à la spécialisation. Les centres sont investis d'un caractère répulsif en raison de l'organisation des pratiques par les différences de hauteurs, rendant les temps de déplacement plus importants que les distances, la valeur de l'espace ou les directions privilégiés. Ils représentent ainsi le déclin des pratiques du centre-ville proprement dit.

Les centres d'aujourd'hui sont ainsi liés aux seules considérations fonctionnelles, et ont pour rôle d'assurer la communication des activités par la proximité. Alors que la fonction devrait aussi être le véhicule des représentations communes par un effet réflexif faisant de l'aspect fonctionnel du centre son langage urbain propre à la société. Le mode des pratiques et d'usages spatiaux du centre démontre que la centralité dispose d'un champ d'activités fortement dépendant du sens originel attribué à cet espace central qui assume de fait pleinement la vie urbaine.

La dynamique ne serait pas exclusivement liée à la variété des fonctions et à la diversité des formes architecturales. Les études des comportements et pratiques sociales menées au milieu du 20^{ème} siècle par Max Sorre, géographe qui s'est beaucoup intéressé aux rapports de sa discipline avec la sociologie (1957), ont démontré que le centre-ville est vécu comme un espace fonctionnel intimement lié aux symboles matériels représentés par les monuments et certains lieux que la société charge en image et identité.

Ainsi, le centre est représenté mentalement par des points forts ou des centralités qui favorisent les fréquentations des individus. Il réunit dans l'espace les conditions psychologiques du vécu qui ne serait pas liées à une forme d'espace et de circulation où l'effet du spectaculaire est privilégié par rapport aux conventions communes d'usage d'agencement de l'espace.

Le problème des centres-villes à notre époque réside moins dans leur contenu que dans le sens que nous donnent les éléments urbains de centralité autrement dit la signification. Par l'effet d'accumulation des éléments urbains toujours conventionnés par les idéaux sociaux, le centre se chargerait de plus en plus d'une signification tant qu'il représente toujours cette accumulation, même si l'espace est un ensemble de maisons. Nous pouvons alors affirmer que la perte de l'image quotidienne régissant les pratiques sociales de l'espace du centre est le résultat d'une planification qui favorise « *le désaccord sur la signification* » (Joly P., 1980) de ses composants.

Par ailleurs, dans nos villes d'aujourd'hui, nous assistons à une multiplication des acteurs sociaux de production des espaces urbains. Le centre se présente en tant qu'espace

d'intérêts et de conflits majeurs attirant toutes les convoitises. La rareté de son sol et de son patrimoine immobilier en a fait l'espace privilégié recherché par chaque acteur. Les pouvoirs urbains exercent un pouvoir décisionnel qui prend des formes très diverses selon le régime politique soit par un seul homme dans le système du pouvoir unique ou par la municipalité dans le cadre de la politique décentralisée, ou même par des groupes de pression tels que les personnes puissantes de la bourgeoisie qui ont par exemple procédé à la rénovation du centre de Pittsburg par des assemblés extra-municipales, l'ensemble des citoyens comme les Town-meetings qui subsistent encore en Angleterre, ou encore les syndicats dont l'action a pu libérer des sols de la spéculation menée par la bourgeoisie.

Le mouvement des entreprises nouvelles a favorisé la production du tertiaire en opposition au gouvernement et à la bourgeoisie penchant plutôt pour l'industrie. Des comités urbains représentant les quartiers (associations de voisins) peuvent dénoncer les insuffisances de leur espace de vie et revendiquer des mesures concrètes pour l'améliorer, des communautés diverses s'efforcent d'affirmer un pouvoir local par des actions d'influence (argent, technique, personnel) comme les bureaux d'étude techniques ou les agences d'urbanisme. Les acteurs sont si divers et si nombreux ainsi que leurs intérêts qu'ils donnent à l'espace urbain notamment dans le centre un état concurrentiel voir conflictuel.

« Le changement urbain peut être le résultat d'un processus, d'un rapport d'affrontements et de compromis entre des classes sociales en mouvement, ..., entre l'état, le pouvoir local et les mouvements revendicatifs » (Cherki 1978, rapporté par Beaujeu-Garnier J., 1970). Le contrôle social sur ces mouvements urbains s'exerce par des agents en foyers d'intégration, les agents collectifs publics auxquels échappe le contrôle des actions urbaines des agents privés. Ceux-ci ne manquent pas de modeler la ville selon leurs besoins et intérêts.

Les interventions urbaines des différents acteurs se trouvent ainsi non canalisées et manquent de coordination. Une équation que l'espace central traditionnel a pu concrétiser à travers un système de gestion et de contrôle intégré et maîtrisé au fur et à mesure de l'évolution des besoins de chacun. Le centre évoluait alors en assumant son double rôle, un rôle suprafonctionnel en tant qu'espace-échangeur régissant la division du travail, la spécification fonctionnelle et la loi du marché et un rôle d'espace ludique impulsant la formation d'une société et l'organisation de sa vie culturelle où la société manifeste ses plus hautes valeurs et recherche constamment l'expression de ses idéaux sociaux.

La ville d'aujourd'hui n'est plus l'espace bien limité et clairement distinct d'autrefois. Cette forme procurant intimité et sentiment d'ancrage et d'appartenance aux citoyens tend à disparaître suite à la grande révolution des communications et des moyens de production.

III. Crise du centre et fragmentation de la centralité :

III.1. La transformation des villes et crise du centre:

La ville actuelle « se trouve marquée par la libération des Hommes de leur insertion ancestrale locale pour être moins dépendant de l'espace » (Weber Melvin, 1996). Elle est assimilée plutôt au mot « agglomération », vaste espace qui empiète sur l'environnement rural et remplace ainsi la cité ou la ville. La distance physique perd tout son sens et l'ensemble de la vie sociale évolue dans un large tissu urbain généralisé.

La cité traditionnelle elle-même tend à devenir un ensemble de sites historiques utilisés surtout à des fins touristiques. Les édifices investis de valeur historique sont aménagés en espaces de mémoire que découvrent les touristes, alors que les autres bâtiments du centre ancien accueillent les commerces ou les services de haute valeur marchande. Des espaces de centralité sont d'autre part produits dans plusieurs endroits du tissu urbain. La complexification des comportements de consommation et la généralisation des déplacements motorisés ont remis en cause l'ancienne correspondance centre-centralité urbaine au profit d'un dualisme centre-centralités périphériques.

La mondialisation de la consommation et des logiques de distribution a produit de nouvelles centralités en inadéquation avec les centralités traditionnelles. Elles concernent les périphéries urbaines qui se trouvent surtout aménagées en d'importantes centralités commerciales. Mais sans autant constituer une valeur urbaine comparable à celle des centres-villes traditionnels. Des penseurs comme Augé Marc (1992) qui parle de « non-lieux » ou Françoise Choay (1991) évoquant « non place » ou encore « Contre urbanité » renseignent sur la problématique de la centralité et son rapport à l'espace d'aujourd'hui.

Les centres-villes anciens des pays développés ont fait l'objet d'une spécialisation excessive en commerces et services de haut de gamme alors que ceux des pays émergents vivent une congestion progressive suivie de la dévitalisation de leur cadre de vie, par contre ceux des pays pauvres subissent une importante dégradation de leur cadre bâti.

A l'opposé, s'étendent des périphéries vivant l'exclusion sociale et incapables d'enclencher un cadre spatial propice à une forte urbanité. C'est cette situation de crise que vivent les villes actuelles. Une crise en étroite relation avec la dislocation du centre de ses centralités urbaines traditionnelles. Sa trame structurelle est insuffisante pour pouvoir supporter le mode de déplacement et de distribution actuel. Les fonctions importantes se trouvent étouffées provoquant leur transfert vers des espaces périphériques plus vastes. Alors

que les espaces de vie quotidienne font l'objet de spéculation et sont exploités à des fins de parking ou d'élargissement des voies et des points d'accès ou de régulation de la circulation.

En conséquence de cette dégradation, le centre est abandonné par une grande partie de ses habitants au profit des espaces périphériques ou des provinces conduisant à la perte de sa fonction résidentielle d'antan. L'affinage fonctionnel qu'ont subi les centres-villes des pays riches ou l'abandon qui caractérise ceux des pays pauvres ont conduit à la perte de leur statut d'espaces de vie quotidienne et de plates formes d'échange et de communication sociale. Alors que les premiers gardent certaines activités directionnelles et espaces de commerce et de services rares où plusieurs de leurs logements résidentiels ont été récupérés en bureaux pour les besoins des fonctions libérales, les seconds subsistent des activités de la culture du passé, représentées par l'artisanat des produits rares, ceux des souvenirs d'une époque passée.

Ces activités ont transformé le centre-ville en un vaste musée de l'histoire (le centre-musé). Ce dernier est alors, dépassé par l'actualité culturelle, sociale et économique. Il ne représente plus le lieu exclusif de diffusion du progrès, ni l'espace principal des loisirs, ou encore de la vie culturelle, intellectuelle et sociale intense. Incapable de mener le développement de la ville, sa centralité est dormante, car elle ne polarise plus l'espace urbain et la centralité ne s'exerce plus à partir du centre.

Pratiquement tous les attributs de la centralité se sont libérés de ce dernier. La spécialisation de ses fonctions dans le domaine du luxe en a fait l'espace d'exclusion sociale au profit des classes supérieures. Le centre n'est plus l'espace vital de commerce et d'échange assurant l'animation de la ville. On assiste au dépérissement du centre déchargé de son rôle plurifonctionnel (apprentissage culturel, information, contrôle social, etc.) Il n'assure plus les diverses fonctions imbriquées les unes dans les autres. Il ne polarise plus les diverses activités commerciales après avoir été un espace d'achat incontournable pour tous les besoins. La fonction directionnelle s'est limitée à des bureaux et bâtiments publics que ne l'on fréquente que pour un besoin précis.

De plus, la non maîtrise du foncier (spéculation) et du rapport population / besoins a conduit à la transformation des logements en bureaux cristallisant de fait les structures foncières et immobilières anciennes. On pourrait en faire autant pour d'autres bâtiments publics localisés dans d'autres quartiers du tissu urbain. Du coup le centre devient une centralité parmi d'autres. La vision du centre devient fonctionnelle, son rôle complète celui des espaces urbains aménagés en périphérie pour les besoins du développement des populations citadines.

Par contre, son vécu et son animation normalement, continus au cours de toutes les

heures de la journée, sont remplacés par un phénomène de déferlement soudain de la population piétonne et automobiliste encombrant son espace, tandis qu'à d'autres moments le centre souffre de la désertion spontanée le rendant sans vie. Sur le plan de l'apparence formelle, une part importante de son cadre bâti souffre de l'abandon et sa trame structurelle est profondément bouleversée. Nous assistons à l'éclatement de cette dernière face aux besoins de surfaces, de circulation et de plus d'accessibilité conduisant à un important agrandissement des distances entre ses activités. De larges avenues ont été percées pour assurer les différentes dessertes principales des espaces de transit.

Le centre-ville dont la structure était régie par les lois de la composition propice à l'épanouissement individuel (échelle humaine, hiérarchie, harmonie, perceptions, séquences, parcours, rues, ruelles, places, édifices sociaux, etc.) se voit pénétré de partout par ces grandes avenues qui vont diluer son unité. Contrairement aux rues et aux ruelles, dont le cadre de vie est intime et sécurisant, ces nouvelles voies font perdre à l'individu sa sensibilité et son attachement à l'espace. Insécurité psychologique et perte de repère caractérisent ces espaces renouvelés. La modification de la structure du centre remet en cause sa centralité apparente en le confondant avec l'image de certains espaces périphériques, vastes et monotones, sur la valeur urbaine desquels on peut s'interroger.

L'urbanité est ainsi mise à mal alors que les autres espaces qui devront assurer le relais au centre traditionnel peinent à encadrer la vie urbaine et à formuler une quelconque référence. Pratiquement toutes les règles de la composition sont remplacées par le seul concept de l'uniformité. Des espaces monofonctionnels constitués de complexes et de podiums à niveaux multiples offrent de grands magasins tout neufs, des espaces de bureaux grandioses et une architecture simplifiée réduite aux formes géométriques élémentaires. De grandes avenues se croisant au niveau de larges carrefours transpercent le cadre spatial du centre ancien réduisant presque à néant sa structure et sa vie urbaine quotidienne.

La nouvelle structure du centre, notamment des centres nouveaux, et son architecture dégagent des images à des échelles supérieures par rapport à la sensibilité humaine de l'espace. La vie quotidienne se trouve plus assimilée aux bruits des foules, de la motorisation et à la dynamique des grandes surfaces qu'à une vie de rencontres et d'échanges intimement encadrée. Au sein de ces nouveaux espaces centraux, la trame résidentielle et la trame fonctionnelle se juxtaposent au lieu de se fondre dans une même unité spatiale, comme c'était le cas dans les centres traditionnels. On aboutit ainsi à des non lieux sans véritable vécu.

Aussi bien dans les espaces centraux nouveaux que dans les centres-villes anciens, les individus, piétons ou automobilistes, deviennent des objets discrets et dilués dans un

ensemble spatial indifférent, un ensemble qu'ils ont perdu, qu'ils n'ont pas produit et qu'ils n'arrivent pas, de ce fait, à différencier. La représentation individuelle du centre de la vie urbaine se trouve diluée dans un ensemble monotone ne dégageant pas de significations cognitives. La signalétique que met en évidence l'ensemble des panneaux de signalisation, des enseignes et affiches publicitaires et des bâtiments de service et de commerce a remplacé le langage architectural symbolique et significatif de la vie culturelle de la société. Le rôle de référence et d'identification de ce dernier ne s'impose plus.

Par ce jeu de modernisation tous azimuts et de réflexions incomplètes sur des espaces centraux dont le contenu est fondé sur la correspondance centralité-fonction, c'est la centralité sociale qui se trouve en difficulté à polariser la vie urbaine.

III.2. Fin du centre et nouvelles centralités :

Les centres-villes d'aujourd'hui ont perdu beaucoup de leur statut et de leur rôle de référence majeure de l'espace urbain. Nous assistons au phénomène de passage du centre à la centralité. Ce qui est considéré d'une part comme un aboutissement d'un processus de déconcentration fonctionnelle progressive et d'autre part comme le résultat implicite de l'inadaptation structurelle de sa trame aux nouveaux modes d'usage de la vie contemporaine.

Mais alors que le centre est un lieu, un cadre physique bien lisible et diversifié en contenu, c'est-à-dire un concept concret, la centralité par contre est un potentiel fonctionnel favorable aux échanges et à l'animation autrement dit la centralité est un concept abstrait. Elle est considérée comme l'un des divers - mais des plus importants - attributs du centre-ville. Se pose donc la question du vécu de l'espace.

D'une part, la volonté d'aérer l'espace étouffé du centre a vidé ce dernier de son potentiel fonctionnel en transférant, du fait du manque de foncier, une grande part de ses activités vers les périphéries, et d'autre part, ce processus a engendré des centralités, notamment commerciales qui ne constituent nullement un support de vie urbaine. Leurs valeurs et leurs formes sont incapables de faire émerger un cadre de vie, de rassemblement et de communication sociale.

Au départ, le processus de déconcentration était la solution implicite pour décongestionner le centre suite à l'insuffisance de sa structure support pour les besoins du déferlement démographique et du nouveau mode de vie de la société moderne. Par la suite, est intervenue la politique des villes nouvelles et des pôles restructurant.

Des équipements tels que les centres commerciaux entourés de services, les zones d'activités regroupées sont construits en périphérie ou à une distance minimum du centre. Ils

sont situés le long de grands axes de communication ou au niveau des nœuds des autoroutes qui représentent des points de rupture de charge entre le centre et sa banlieue. Leur implantation est motivée par la facilité d'accès et la présence d'un potentiel de clientèle concentré dans les espaces résidentiels de la périphérie.

En même temps, la recherche de la rentabilité foncière a conduit à l'émergence de gratte-ciel, concentrés en centres d'affaires, et de centres commerciaux monumentaux, « *Des centres secondaires se constituent, spontanément ou par le biais de la planification* » (Merlin P. et Choay F., 1988). Mais ces centres n'existent que par la fonctionnalité d'un ensemble d'équipements de service et de commerce (les sièges d'entreprise, les supermarchés, les hypermarchés et discounts, etc.).

Seule la notion de fonctionnalité est prise en compte dans l'implantation, la forme et le contenu de ces centres secondaires. Ils sont dépourvus de la substance symbolique caractérisant un centre véritable car ils ne traduisent pas la condensation des significations du milieu social. Ils expriment plutôt la dislocation des valeurs politiques et idéologiques de la vie sociale des usagers se réduisant à des espaces de circulation et de grande consommation. Mais ils renferment des centralités fortement attractives qui déchargent le centre existant de sa vie animée, sans pour autant le remplacer en termes de référence identitaire et d'appartenance idéologique. L'expérience de vivre l'intimité spatiale et le sentiment de sécurité fourni par un cadre physique bien lisible et approprié n'ont pu être reconduits par ces espaces centraux nouveaux.

Par ailleurs, ces nouvelles formes de centralité sont le produit d'un système complexe, ménageant l'intervention d'agents publics en concertation avec des acteurs privés : les promoteurs commerciaux qui tiennent la responsabilité technique et financière, les distributeurs ou les partenaires économiques de promotion qui s'occupent de la localisation, de la réalisation, puis de l'exploitation des centres commerciaux. Les pouvoirs publics (l'Etat ou les collectivités locales) interviennent en tant qu'agent planificateur et contrôleur à travers des procédures d'autorisation ou d'interdiction.

Alors que certains centres régionaux tiennent leur origine ainsi que leur développement dans les besoins de planification des différentes extensions des villes, l'émergence des centres d'affaires est liée, quant à eux, à une vision plutôt économique fixant pour objectif principal le maximum de concentration des activités dans une rentabilité d'espace la plus optimale qui soit. La centralité s'y exprime principalement par le tertiaire, basée sur la correspondance centralité-fonction identifiant généralement une partie du centre-ville traditionnel. Le «Downtown Manhattan» avec Wall Street et le Midtown Manhattan

avec le Rockefeller Center illustrent d'une façon bien lisible cette forme de centralité.

Une autre vision consiste à définir la centralité à travers la règle de la compétition. Un caractère qui ne pourrait s'appliquer que sur le centre-ville dont la structure transcende tout le reste de l'espace urbain. En Australie, Canberra a détruit son centre pour le remplacer par des constructions élevées occupant seulement 16% de la surface du centre-ville, mais avec un concentré de bureaux assurant 35 à 40 % des emplois de la ville. Le centre des affaires à Paris s'est développé de l'Est vers l'Ouest en migrant depuis les vieux arrondissements jusqu'au quartier de La Défense. Les centres d'affaires sont la traduction dans l'espace d'un niveau de développement économique et technologique le plus élevé de l'époque moderne. Des mutations profondes dans tous les domaines de la vie ont ainsi conduit à l'affinage progressif du contenu fonctionnel de l'espace du centre avec l'accumulation de plus en plus d'activités spécialisées dans le secteur tertiaire.

Seulement, ces entités spatiales très développées de la ville d'aujourd'hui auxquelles le nom de centre-ville est à priori attribué, offrent une image attractive de haut niveau, mais sans pour autant manifester le caractère d'un centre-ville véritable par référence à l'aspect hétérogène, diversifié et même temps intime de ce dernier. Leur localisation, structure ou forme d'organisation se limitent à une meilleure accessibilité, à une importante intensité de la circulation et à une concentration maximale de hautes fonctions économiques et décisionnelles. Elles obéissent à un système notamment régi par la valeur du foncier dont la valeur atteint le maximum au niveau de ce qui est appelé « l'hyper-centre » c'est-à-dire le noyau dur du centre d'affaires.

Ainsi, au risque de schématiser la forme de l'organisation spatiale d'une importante partie des villes des pays développés, un schéma symbole de modernité auquel aspirent les pays émergents et même les pays en voie de développement, nous retrouvons l'hyper-centre où sont aménagés les magasins et les grands restaurants de luxe de valeur foncière maximale. L'hyper-centre est immédiatement entouré ou juxtaposé au centre d'affaires qui concentre les activités de services et même de commerce mais de moindre importance.

Ensuite, les signes de la centralité changent brusquement et cette dernière diminue fortement en intensité sous forme de zones concentriques qui renferment les espaces résidentiels avec les services et commerces d'accompagnement à une échelle très réduite. Plus loin encore, sont localisés les supermarchés, les hypermarchés, les grands magasins de meubles, les galeries d'expositions publicitaires, les grands parcs de stationnement, etc. C'est-à-dire les activités dont, l'emprise au sol est considérable. Elles constituent des centralités à part entière en compétition avec celle à priori concentrée dans l'enceinte de la ville.

La ville se trouve alors en perte de son espace de polarité et donc de référence en raison de la nouvelle conception de prestige remplaçant celle des centres traditionnels dont la conception est basée sur les caractéristiques socioculturelles des habitants. Les monuments cèdent leur place aux nouveaux signes de l'image moderniste de la ville (les gratte-ciel, les grands magasins dans des édifices nouveaux ou réhabilités), les petits commerces et les galeries marchandes (bazars) perdent leur influence au profit des zones commerciales constituées d'énormes hypermarchés.

Mais ces espaces de centralité sont sans commune mesure avec les pratiques urbaines et la symbolique d'un centre-ville authentique. Ils se caractérisent par un contenu et une forme ayant pour signification la rareté pour ce qui est des centres d'affaires et l'importance de la chalandise en ce qui concerne les centres commerciaux régionaux. Ces centralités, étant incapables d'identifier des centres, constituent alors des pôles secondaires de résidence. Castells (1981) parle de la « *ville de flux* » où se confond la définition du centre par la centralité. Les nouveaux espaces centraux développés ne sont pas en mesure de provoquer l'ancrage des habitudes de vie des habitants dans leurs espaces urbains, caractère propre au centre-ville. Ils ne sont fréquentés que pour les besoins d'achat, de service et de déplacement et ne sont pas toujours perçus en tant qu'espaces de la vie quotidienne.

Cependant, il y a lieu de signaler un autre aspect de centralité en rapport avec le mouvement social des foules, un phénomène propre à nos villes d'aujourd'hui. Ces dernières, comme cela a été décrit plus haut, sont investies par une multiplication d'espaces centraux, autrement dit de centralités définies et organisées sur un plan purement fonctionnel. Mais d'autres formes de centralité produites par le phénomène d'urbanité existent. Elles sont exercées par la société qui s'approprie des espaces symboliquement chargés et y engendre l'animation nécessaire à son vécu.

Les espaces ainsi appropriés sont généralement ceux chargés historiquement de signification, sans être des lieux d'activité ou être définis par un monument quelconque. Ce sont plutôt des lieux valorisés par une sédimentation sociale forgée par le temps. L'exemple de la cour du palais antique de Diocletien en Dalmatie (Croatie) est le plus édifiant. Il est sans activité significative, pourtant « *Une énorme foule se rencontre chaque soir dans une ambiance sociale la plus accueillante* » (Schein I., 1980).

Ainsi, la fréquentation est de mise pour instaurer une centralité forte en animation. Tout au plus, seule la fréquentation quotidienne, ou pluri-hebdomadaire peut être un critère valable pour la détermination d'une centralité propre au centre-ville, alors que la fréquentation emploi, mensuelle ou pluri-mensuelle dont les déplacements sont importants (centralité

moyenne) ou encore, la fréquentation dite occasionnelle, appelée aussi clientèle (centralité supérieure) sont des indicatifs d'un usage généralisé de l'espace urbain dans sa globalité, c'est-à-dire inappropriés à la définition d'un centre-ville au sens de son vécu quotidien. Car ce dernier est avant tout un cadre de vie social renfermant toutes les centralités urbaines dans un ensemble spatial bien intégré en forme et en fonction.

Conclusion Du Chapitre :

La complexité et la diversité de notre civilisation contemporaine, par l'apparition d'activités nouvelles, la spécialisation et les différentes mutations des activités de production et de distribution, a bouleversé le schéma traditionnel des centralités. Après avoir été coordonnées dans un ensemble intégré (le centre-ville), elles se trouvent aujourd'hui dispersées dans de vastes agglomérations.

Ce phénomène de poly-centralisation existait déjà dans la cité traditionnelle. Il se prêtait évidemment à d'autres conditions, ainsi les déplacements du pouvoir politico-militaire hors du centre de la cité musulmane de l'époque ottomane par crainte des soulèvements populaires. Toutefois, un tel phénomène de poly-centralisation ne constituait pas de contraintes et n'avait pas mis à l'épreuve l'image qu'incarne le centre principal. Celui-ci a conservé son pouvoir polarisateur et d'identification.

C'est dans ce cadre harmonieux que s'est formée une équation spatiale que la planification contemporaine est incapable de concrétiser en dépit du développement considérable des moyens d'étude et de mise en œuvre. Cet état de fait pourrait en outre être expliqué par l'amalgame qui a caractérisé le sens du centre et de la centralité, deux notions qu'il serait nécessaire d'identifier et de bien cerner avant toute action d'intervention urbaine.

La centralité est un concept abstrait et évolutif dans le temps et dans l'espace, car elle est toujours liée aux attributs de l'espace intériorisé par la société et aux effets accumulés des conditions socio-économiques d'une époque. Par contre, le centre est imprégné d'une structure spatiale bien lisible dans ses limites, son contenu et sa forme. De plus, il renferme une valeur symbolique dégagant un contenu sémantique capable d'enclencher une identité spatiale que chaque individu s'approprie.

Dans la ville traditionnelle, le centre était l'espace d'exercice par excellence des centralités. C'est un espace de forte polarité qui avait le pouvoir de coordonner et d'intégrer dans un ensemble équilibré l'ensemble des forces centrifuges qui se partagent l'espace urbain, alors que dans les villes d'aujourd'hui les centralités ne s'exercent plus à partir de l'ensemble urbain en question, "*Ainsi, le centre se convertit en centralités*" (Schein I., 198)

Parallèlement, l'espace du centre se trouve abandonné et en dégradation perpétuelle dans les villes des pays en développement et profondément remodelé dans les villes des pays avancés. Il n'assume plus son rôle suprafonctionnel de coordination, d'intégration et d'échange d'antan. C'est là une situation de crise de la ville actuelle. Une crise de polarité par la perte de son centre au profit d'espaces de centralités.

Chapitre deuxième

**- *Le centre-ville : Entre Continuité et
Modernisation -***

Introduction Du Chapitre :

« Il serait vain de se détourner du passé pour ne penser qu'à l'avenir, c'est une illusion dangereuse de croire qu'il y ait même là une possibilité. L'opposition entre l'avenir et le passé est absurde. L'avenir ne nous apporte rien, ne nous donne rien ; c'est nous qui, pour le construire, devons tout lui donner, lui donner notre vie elle-même. Mais pour donner, il faut posséder, et nous ne possédons d'autre vie, d'autre sève, que les trésors hérités du passé et digérés, assimilés, recréés par nous. De tous les besoins de l'âme humaine, il n'y en a pas de plus vital que le passé. » (Weil Simone, 1949).

La naissance des villes et leur transformation, serait l'effet d'un processus d'occupation de l'espace pour les besoins de la vie et du développement humain. Un tel processus est plus visible au niveau du noyau initial de la ville. Riche d'un passé et témoin de son histoire, il doit s'inscrire dans le présent et porter sur le futur. C'est là que réside tout l'enjeu et le défi des interventions de revitalisation et de mise en valeur. Sauvegarder l'héritage bâti et sa qualité urbaine et architecturale tout en laissant libre la voie au développement des agglomérations.

Ainsi, la plus grande part des villes du monde, à l'exception des villes américaines de réalisation récente, se confronte à l'équation de garder ou non la centralité traditionnelle tout en assumant une dynamique de développement. S'est toujours posée et se pose aujourd'hui la lancinante question de la conciliation entre le nouveau et ce qui est ancien. Une dualité tradition-modernité qui s'impose et dicte aux intervenants les attitudes à adopter vis-à-vis de l'espace face au cadre bâti ancien. Il convient de favoriser le développement des activités de commandement, de services et d'accompagnement sans provoquer une rupture brutale dans tout l'organisme urbain, d'éviter tout dépérissement des centres anciens garants de l'identité et de la symbolique sociale tout en assumant un rôle économique non des moindres.

L'enjeu est au fait de l'harmonie qui doit naître dans une dynamique de croissance qui pourrait être sur deux fronts, endogène et exogène en même temps. Cet état des faits n'a pas échappé pour autant aux instances gouvernementales et municipales de plusieurs pays. Cet héritage architectural et urbain se présentant comme un trésor dépassant les limites même du pays pour se porter à l'échelle universelle. Des formes spécifiques deviennent même des patrimoines de l'humanité. C'est là l'intérêt économique de la sauvegarde. Valoriser le tourisme urbain qui rend possible la dynamique du centre ancien. Sa survie dépend, par

conséquence des choix et orientations d'aménagement des différents intervenants (architectes, urbanistes, géographes, conservateurs, restaurateurs, et législateurs, etc.).

La réussite de tels choix ne pourrait en outre dépendre des seules directives, normes et règlements d'urbanisme mais doit aussi s'inscrire dans des programmes relevant de méthodes analytiques bien détaillées en profondeur. A savoir, le choix de la politique économique et sociale à adopter. Sauvegarder nécessairement l'ancien alors que sa structure se trouve en contradiction avec l'évolution moderne de l'espace de vie, ou faire table rase et effacer une part importante de l'histoire et de l'identité sociale ainsi qu'une opportunité d'enseignement des principes d'aménagement ayant réussi à intégrer l'ensemble des exigences de la vie populaire et institutionnelle. La réponse donnée renvoie à une vision fonctionnelle aussi bien pour le modèle d'analyse que pour les options d'intervention.

Ces centres de forme ancienne sont ensuite intégrés dans un système urbain d'un aspect formel contradictoire car vaste et contemporain mais de contenu à la limite similaire. Ce qui crée la rupture et la différenciation formelle très apparente. En dépit des principes d'usage qui sont puisés de l'analyse et de la compréhension du système traditionnel d'aménagement des espaces urbains centraux. Places, rues, échelle humaine, repères, etc. constituant l'essence de ces espaces nouveaux de centralité.

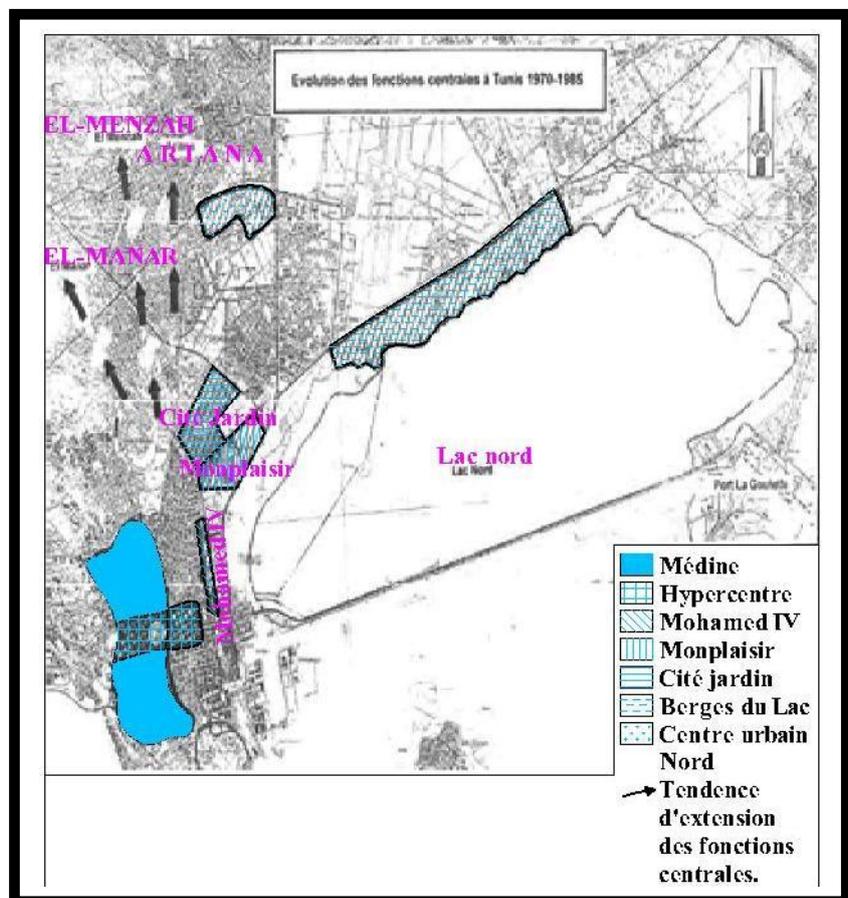
Vu que le thème d'étude est une ville du territoire méditerranéen, il serait utile de choisir des cas de traitement des espaces centraux relevant de cet environnement. Notre choix s'est porté pour les besoins d'une vision comparative, sur une connaissance sur les procédés, les options d'aménagement et les résultats obtenus de cas d'intervention dans les villes méditerranéennes. Trois cas serviront de base d'analyse, à savoir, le centre-ville de Tunis en Tunisie, le centre-ville de Casablanca en Maroc et le centre-ville de Barcelone en Espagne. L'intérêt que comporte ces cas réside en outre dans les grandes actions de mise en tourisme dont a fait récemment l'objet leurs noyaux historiques.

I. Les Quartiers centraux de Tunis :

La Tunisie a connu un dynamisme récent des activités de commerce et de services, notamment touristique de haut niveau. Mais aussi une évolution sociale très considérable. Confrontés aux contraintes du site, au foncier rare, et à la modernisation sociale, l'extension globale de la ville a provoqué des tensions, des difficultés de fonctionnement de ses quartiers centraux, et la remise en cause de sa structure traditionnelle. L'élargissement spatial enclenché à partir des années 60 a engendré un éclatement structurel de l'espace urbain contenant les activités de commandement, d'habitat et d'animation (Figure 01).

Fig. 01 : L'espace urbain de Tunis et tendance d'évolution de ses fonctions centrales.

Source : Oueslati-Hammami, Imene, Les centralités du grand Tunis, Acteurs, représentations et pratiques urbaines, Thèse de Doctorat, Toulouse-Le Mirail, Avril 2010, p158.



Cependant, le renforcement considérable de l'urbanisation et de la puissance économique du pays n'a pas été suivi d'un épanouissement du centre de la ville de Tunis. Ce dernier se trouve confronté à deux niveaux de crise, la crise urbaine de l'époque française née de l'adjonction à la médina d'une ville neuve provoquant sa « *fêlure* » (Chebbi, 1985), et une crise de croissance avec dislocation de ses éléments de valeurs hautement symboliques.

AbdelKafi Jellal, un des chercheurs dont la connaissance de la ville de Tunis n'est pas à démontrer, qualifie la médina de Tunis d' « *espace résiduel et particulier, peut désormais se définir comme l'espace historique de l'agglomération tunisoise et non comme son centre, car, hormis la position géographique, les rôles d'intégration, d'échange, de coordination, ainsi que les expressions ludiques ou symboliques n'y sont plus assumés ou représentés (...). Le centre de Tunis s'est déplacé et définitivement identifié au centre colonial (...). Ce déplacement de centralité est un fait social, économique politique majeur qui détermine l'organisation urbaine contemporaine* » (Abdelkafi Jellal, 1989).

Les plus importants facteurs de construction, de gestion et d'organisation de son ancien quartier central et ceux de l'hypercentre en ville basse se trouvent désormais dépassés. Le sociologue tunisien A. Boudhiba affirmait déjà en 1982 que « *la Médina aujourd'hui est vide (...). Elle est vide parce qu'elle a perdu sa véritable substance : la durée. Dans le meilleur des cas, on peut la peupler n'importe comment, elle n'est que bidonville (...)* » Or, dans le passé, « *le trait essentiel qui ressort en évidence de l'étude de toutes les grandes villes arabes est la vigueur de la centralité urbaine* » (Raymond A., 1985). En effet, il s'agit pour les options d'intervention urbaine d'une divergence d'opinions sur l'opportunité au non concernant la continuité de la centralité de la vieille ville. Mais, plusieurs travaux récents tendent à reconsidérer le caractère central de la médina notamment dans la perspective économique de développement touristique.

Le grand Tunis compte 13 communes du District, s'accroît à un rythme moyen de 3.11% par an. Le quartier central quant à lui enregistre depuis 1968 un déficit démographique progressif, une évolution négative de -2.77 % en moyenne. Par contre, Le Nord, l'Ouest et la côte méridionale de la capitale connaissent une croissance forte, 6.42 % par an alors que le Sud et la côte septentrionale ont des taux de croissance relativement faibles (1.27%).

Comme effet immédiat, cette évolution a engendré un changement dans la composition de la population active qui s'est traduit par le renforcement des activités tertiaires. Les mutations sont particulièrement fortes dans des activités du tertiaire supérieur, au service même des nationaux et des étrangers. Le domaine du tourisme est passé d'une situation de déficit chronique à un gonflement considérable de l'infrastructure hôtelière du centre (capacité en lits et nouveaux établissements de luxe catégories 5, 4 et 3 étoiles). L'évolution a marqué également et fortement la branche financière (Banque, assurance, immobilier) avec une croissance soutenue de 3.2 % par an. (Selon les travaux de l'INS, institut national des statistiques).

Cependant, l'aménagement qui devrait accompagner cette mutation spectaculaire est resté longtemps dépourvu d'une doctrine clairement établie et s'est trouvé face à plusieurs options ou compromis : réalisation ou non d'une cité administrative, établir un plan mono ou polyfonctionnel du centre, mélange habitat-travail ou ségrégation stricte, etc. ce qui a pour effet d'une part, la dislocation de la structure des deux centres urbains anciens (Médina et centre français), et d'autre part, l'incomplète maîtrise du foncier et la faiblesse des moyens d'action des aménageurs se trouvant en situation de subir au lieu d'agir. Ajouter, la multiplication et les conflits de compétence de ces acteurs. Ce qui n'a guère favorisé du moins jusqu' aux années 80 l'émergence d'un projet cohérent capable de contrebalancer les tendances anarchiques et centrifuges d'évolution de la capitale.

II.1. Les aménagements des centralités de Tunis :

Aujourd'hui, et ce depuis 1990, date de la consolidation des choix d'urbanisme par rapport à la place essentiel que requièrent les médinas, il n'y a plus une étude ou un plan d'aménagement qui ne confirme comme une évidence le caractère central des médinas. L'origine de ce parti pris ne peut pas être clairement identifiée d'autant que les auteurs des études ne peuvent justifier ce point de position à redonner centralité à une structure d'un autre âge. C'est comme une sorte d'idée préconçue selon laquelle, « *Il conviendrait désormais d'affirmer haut et fort leur centralité parce que les médinas expriment- incarnent- une identité culturelle qu'il est (maintenant) indispensable de préserver, et que les sauvegarder fonde la reconnaissance de celle-ci* » (Signoles Pierre, 2001).

Tout comme, il serait utile d'avancer l'intérêt économique de la sauvegarde qui justifie davantage la mobilisation par les politiques de sauvegarde des financements, notamment internationaux. Les exigences du tourisme culturel, un concept tout à fait récent, pourraient être vues comme la nécessaire raison pour concevoir des propositions d'aménagement qui soient autre choses que des constructions d'images.

Ainsi, une association de sauvegarde a été fondée en 1994 (Association de sauvegarde de la Médina de Tunis, A.S.M) Les études pour le territoire de la Médina et de ses faubourgs furent confiés à cet organisme qui s'inscrit dans le cadre plus globale du plan d'aménagement urbain de la commune de Tunis (P.A.C.T) selon les dispositions du nouveau code de l'urbanisme instauré par la loi n° 79-43 du 15 Août 1979. Ce nouveau code prévoit dans sa page 22 « *un plan et un règlement d'urbanisme respectant le découpage cartésien défini par le code tout en s'adaptant aux caractéristiques morphologiques particulières de la Médina* ».

Ainsi, L'aménagement de l'espace de la vie urbaine de Tunis se heurte à deux niveaux de contrainte dont les échelles sont très écartées. D'une part, la nécessité d'affirmer la centralité de la vieille Médina ce qui conduit le centre ancien de la ville à un état de double c'est-à-dire que la ville serait organisée selon une bi-centralité implicite, la Médina arabo-musulmane et la ville française européenne. Deux espaces d'aspect et de fonctionnement très disparates. Nous reconnaissons alors toute la difficulté à injecter une répartition cohérente des tâches entre les deux, à identifier le type de relations et de pratiques de l'une et de l'autre.

D'autre part, un processus récent de métropolisation, défini par des politiques dont l'objectif est l'insertion de l'agglomération du « Grand Tunis » dans le réseau des villes mondiales, devrait implicitement conduire à des transformations formelles et fonctionnelles capables de contenir et de localiser des activités tertiaires supérieures, de commandement et de nouvelles activités de production modernisées. Le paysage urbain, pour les besoins de qualités spatiales et fonctionnelles supérieures doit être fréquemment construit et reconstruit suivant un rythme très accéléré.

Les dynamiques urbaines récentes, issues de cette politique, tendent à faire émerger de nouvelles centralités, tels que le nouveau quartier des Berges du Lac à Tunis qui se situe à proximité du centre-ville ancien, les quartiers nord et ouest et la côte méridionale qui se localisent ainsi en périphérie. Comment alors concentrer la ville de Tunis sur sa centralité traditionnelle face à ces mutations spectaculaires ? D'autant plus que les actions de sauvegarde effectuent des opérations de transfert des activités économiques, à l'exception de celles à finalités touristiques, hors du centre historique, alors que ces activités devraient constituer une part non des moindres de leur centralité.

La Médina de Tunis est l'un des modèles qui démontre le plus clairement possible l'organisation-type de l'espace urbain des villes arabes traditionnelles. Longtemps dans l'histoire, pendant environ 14 siècles, ces villes ont constitué l'espace de vie exclusif, semblable et commun à la population arabe en dépit de leur vaste occupation géographique.

De structure radioconcentrique, « *Souks, mosquée et Casbah, ont constitué jusqu'au milieu du XIXe siècle un ensemble central cohérent, sur un espace réduit, évalué, pour les seules activités économiques à 6 hectares* » (Raymond, 1985). La structure générale de la cité est composée de quartiers résidentiels (Casbah) articulés sur les deux fonctions, économique (commerce, artisanat), et politico-religieuse. La présence de la Djemaa ZITOUNA (un prestigieuse université du droit islamique) confère au centre de la médina une importance nationale, ce qui constitue la spécificité de la vieille ville de Tunis.

Bien que des quartiers résidentiels aisés subsistaient encore (Rue de Pacha et rue des Andalous), jusqu'aux années 80, ce noyau historique était frappé de paupérisation du fait de l'extension spectaculaire qu'a connue la ville de Tunis suite à une dynamique économique appréciable. L'accessibilité difficile, voir quasi impossible aux véhicules automobiles a accentué son isolement et a eu pour conséquence la concentration de l'essentiel des activités dans l'ancien centre européen. De même, la faculté de théologie qui constitue l'héritière de la Djemaa ZITOUNA s'est trouvée implantée en dehors de la Médina, sa localisation mère.

Tout comme signalé, au départ, l'ensemble des souks, mosquée et casbah constituait un tout cohérent. Or, depuis le milieu du XIXe siècle des extensions ont concerné les deux directions nord et sud. Les obligations du site ont principalement dicté ces orientations d'agrandissement linéaire, déformant légèrement l'organisation radiale et concentrique. L'extension s'est ainsi faite avec les faubourgs de Bâb Souika, Bâb Jazira et les parties extra muros avec les marchés du quartier « Sous la citadelle », rue El-Marr. (Fig. 02).

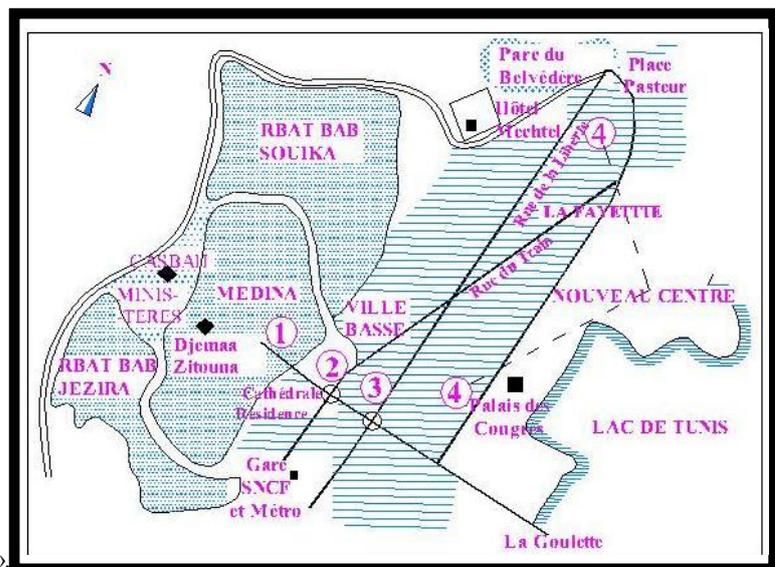
Par contre, l'intervention française aller substituer à cette extension dans la direction méridienne un axe Ouest-Est de la Casbah au port, ce qui serait le point de départ de l'implantation coloniale organisée en ville basse. A côté du tracé radioconcentrique général et organique, s'est juxtaposé un plan quasiment quadrillé radio-orthogonale dont les activités centrales dessinent une figure ovale répartie d'Ouest en Est. Les deux extrémités étroites sont les seules à demeurer en contact avec la médina à l'Ouest et du port à l'Est.

Fig. 02 : Évolution de la centralité dans la ville de Tunis, extension vers le port et la zone Nord-Est:

- Pôles urbains
- ▣ Médina et Faubourgs
- ▤ Ville basse
- ① Centres successifs
- ②
- ③
- ④

Source : MIOSSEC Jean-Marie,

« L'évolution des quartiers centraux de Tunis »
URBAMA, N°19, 1988, P135.



Le cœur de cet ensemble régulier identifiable jusqu'à l'entre deux guerres, serait localisé dans la partie centrale enflée et composée du couple Résidence-Cathédrale. Dans les années 50, ce centre s'est glissé au carrefour des avenues Bourguiba et Paris-Carthage. Le quartier colonial englobait jusqu'aux années 1970-75 toutes les activités économiques et culturelles modernes (finance, commerce, transport, tourisme, loisirs, résidence), (Fig. 02).

Ainsi, la ville de Tunis s'est toujours distinguée par cette double centralité jusqu'au milieu des années 80. Un binôme central qui assurait l'aspect polyfonctionnel des activités de l'ensemble de la ville tout en assumant le caractère polysocial des ses habitants et des populations la fréquentant. La croissance démographique s'est maintenue dans ce centre provoquant la densification et dégradation de la Médina et engendrant de la pression sur les logements en ville basse. Selon Jean-Marie Miossec, le caractère polysocial du centre sous entend les caractéristiques culturelles de ses habitants.

Les comportements d'occupation ou d'usage de l'espace ne sont pas définis par les appartenances socioprofessionnelles mais par trois types de catégories culturelles, les « *beldi* », les « *néo-citadins* » et « *les occidentalisés* », ces derniers ont toutefois abandonné le centre-ville pour ne le fréquenter que très occasionnellement. Isabelle Berry-Chikhaoui, dont les travaux se sont portés sur l'examen des pratiques spatiales des Médinas arabe, n'a pas manqué d'observer que les habitants du quartier traditionnel, notamment les Beldi et les néo-citadins, trouvent bien leur compte dans cette structure. Ils affirment qu'ils ne sentent pas marginalisés et elle constate au faubourg sud (Bab Al-Jazira) toute la richesse et la diversification économique et commerciale en biens et services tout à la fois « modernes » et « traditionnels » qui font ressentir aux habitants l'appartenance au centre-ville.

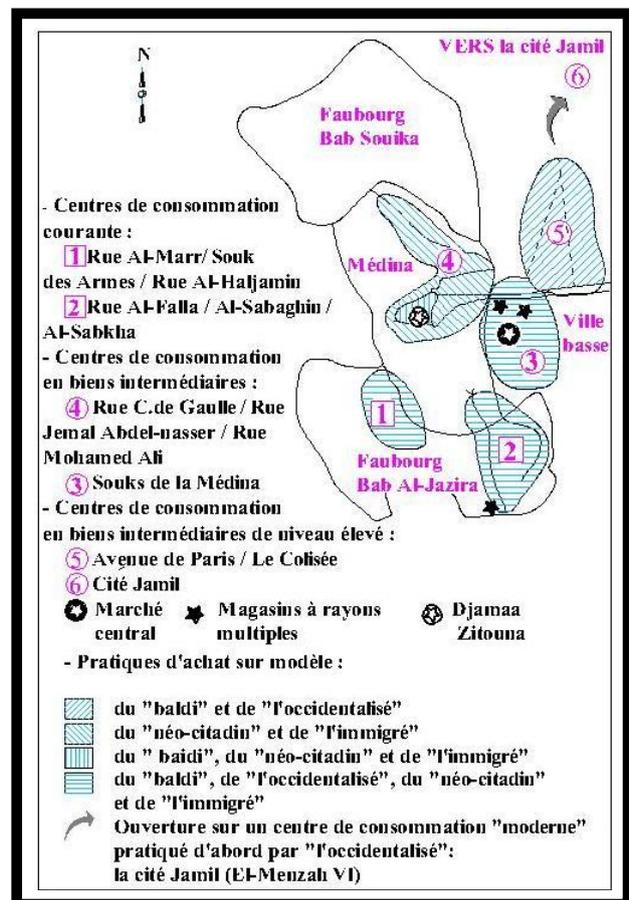
Une culture citadine ancrée et hautement établie par le passé et adoptée par les nouveaux venus, montre le caractère urbain encore vif dans le vieux tissu de la Médina. S'y organise économiquement et socialement une vie urbaine dans toutes ses dimensions commerciales, économiques, culturelles, culturelles, ludiques et résidentielles. Les occidentalisés par contre, ont progressivement abandonné leurs pratiques du centre-ville traditionnel, non par rapport à l'apparence de pauvreté qu'offre le cadre de vie de la médina mais par rapport à l'inadaptabilité des ses services. Cette catégorie sociale préfère la fréquentation des centres commerciaux périphériques pour y effectuer ses achats car les produits proposés sont plus onéreux, synonyme de la bonne qualité qu'ils recherchent.

Cet aspect a conduit certains chercheurs du fait urbain et des pratiques sociales à opposer systématiquement une « centralité pauvre » à une « centralité riche ». Une conclusion que conteste Berry-Chikhaoui en affirmant que les pratiques sociales sont plus complexes.

L'exemple qu'elle donne serait le comportement des jeunes de la Médina, de la ville basse et des faubourgs, qui fréquentent les centres commerciaux de la périphérie pour les besoins de distraction et de loisirs. Car ces espaces leur permettent dans une certaine mesure d'échapper à la rigidité des normes imposant un rigoureux contrôle social. Alors que les prix des produits vendus sont au dessus de leur bourse.

Par contre, pour les besoins d'achats et des services, cette part de la société n'hésite pas à se rendre aux centres anciens. Bien des familles dites occidentalisées, synonyme de modernité se déplacent à ces derniers pour certains achats surtout d'artisanat et rendre visite aux proches et amis. Ou même pour une simple promenade d'évocation de mémoire dans les rues et ruelles de la Médina ou prise de table dans les salons de cafétérias et restaurants de la basse ville, (Fig. 03).

Fig. 03 : Les comportements et les fréquentations d'achats sociales tunisois, cas du faubourg du Bab Al-JAZIRA comme illustration.



Source : SIGNOLES Pierre, « La centralité des médinas maghrébines : quel enjeu pour les politiques d'aménagement urbain ? », *Insaniyat*, n°13, Janvier--Avril 2001, P 22.

Par sa souplesse de fonctionnement, sa facilité d'adaptation, le tissu historique continue à assumer un rôle économique plus évolué encore par rapport à ses anciennes offres par la multiplication d'activités et services capables d'assurer un rôle social que les autres

centralités ne peuvent complètement satisfaire. Cet espace se distingue notamment par la possibilité qu'il offre d'insérer les nouveaux arrivants, d'origine rurale surtout dans la vie urbaine. Il y a lieu de signaler que certains îlots rares sont même occupés par certains ministères au niveau de la Casbah.

Dans la ville basse (le centre-ville contigu au centre historique local), l'indice de centralité (CBHI et CBII) de Murphy (1971) dépassait déjà en fin des années 80, le seuil de 50 %. Notamment sur l'axe structurant majeur (Casbah-Port), carrefour avenue Bourguiba, avenue de Paris, et Carthage, rue de Ghandi, Marseille et Lénine. Le centre-ville ancien ne pourrait de ce fait être réduit à une reconstruction d'images de mémoire historique, son importance économique est signalée par un grand nombre de travaux universitaires dans le domaine. Les pouvoirs de décision ont pris conscience de cet aspect, notamment dans le cadre de la nouvelle tendance mondiale de tourisme culturel dont le tourisme urbain est une composante de premier rang.

C'est dans cette perspective, que le conseil municipal de la ville de Tunis a adopté en Octobre 1988 un code urbain nouveau qui met en place le plan d'aménagement de la commune de Tunis (P.A.C.T). Le mérite de ce code serait la charge confiée à l'association de Sauvegarde de la Médina de Tunis d'établir un plan et un règlement spécifique à cette dernière. Pour les membres experts de cette association « *Le premier mérite de ce document est d'exister, indépendamment du règlement pour le reste de l'agglomération, et de consacrer ainsi la différence et la spécificité de l'espace historique traditionnel* » (Signoles P., 2001).

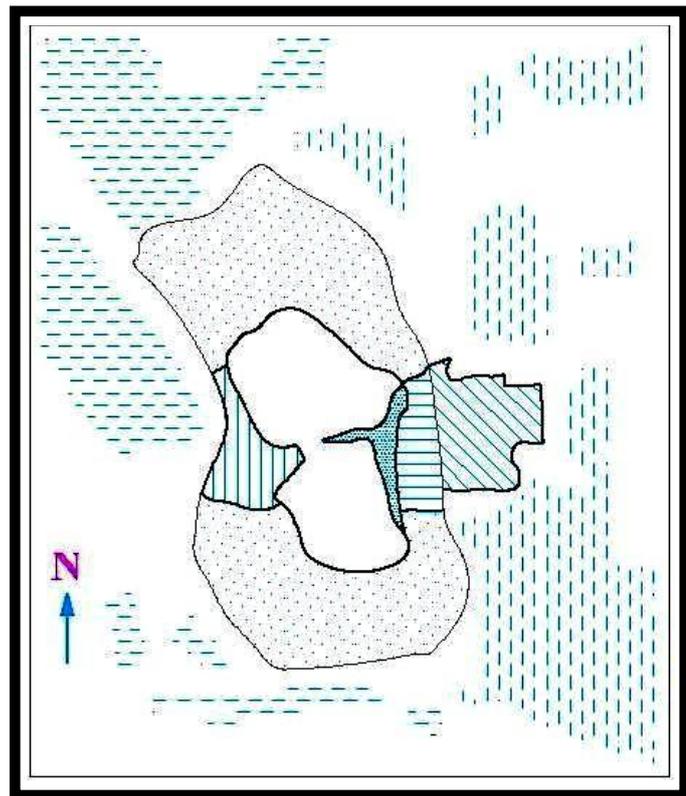
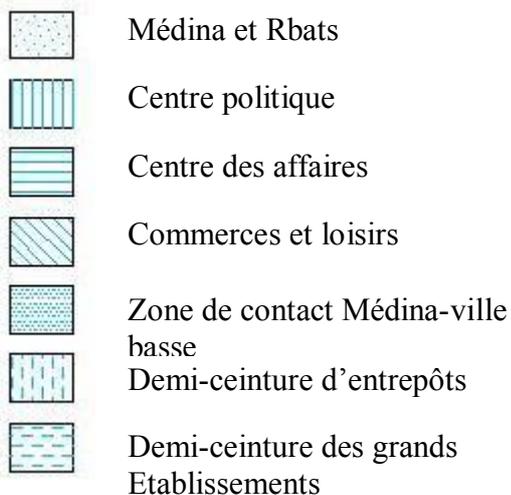
Cependant, les contraintes sont très puissantes car les quartiers centraux traditionnels se trouvent doublement bloqués dans leur extension (Fig. 04). Au moins jusqu'au début des années 70, cet espace central continuait de fonctionner assez correctement le long de l'axe de structuration de la Casbah au port (Axe Ouest-Est) quoique hétérogène et discontinu.

Toutefois, sur le plan horizontal, la présence autour de cet espace central d'une ceinture d'infrastructures industrielles (entrepôt et grands équipements), ainsi que la localisation trop proche du port serait à l'origine du manque de l'emplacement nécessaire au remplissage de Tunis au fin de satisfaire aux besoins du déferlement démographique et aux aspirations de la nouvelle société. Les voies ferrées au nord (La rue du train entre la place de Rome et l'Avenue Mohamed V), La gare centrale au sud, la gare de marchandise au Sud-est et à l'Est, ainsi que le port ont généré dans leur environnement immédiat une grande emprise d'entrepôts et d'activités industrielles (Ateliers de métiers, usines, activités professionnelles, activités de stockage, etc.).

Ces zones tracent sur la carte urbaine une « *demi-ceinture d'entrepôts* » (Miossec J-M., 1988) qui s'impose comme autant de limites infranchissables pour une quelconque tentative d'extension de la Médina et de la ville basse. Il s'agit d'un arc de zones industrielles que complète du côté Nord une « *demi-auréole* » (Miossec J-M., 1988) de grands établissements d'une grande emprise au sol et d'une architecture close par de grands murs de clôture (Hôpitaux, universités, lycée, prisons, casernes de l'armée, Grand hôtel, etc.).

Ainsi, la forte demande provoquée par les nouvelles politiques économiques de modernisation de la vie depuis la fin des années 70, a conduit à l'étouffement du centre ancien qui ne pouvait plus répondre aux divers besoins de la population en biens et services. Les contraintes du site, très difficile voire impossible à surmonter, participent pour beaucoup dans le freinage de l'amélioration des capacités du centre-ville existant. Ce dernier est ainsi limité vers l'Ouest et l'Est par la Sebkhha Sejoumi et le lac, au sud par la colline du Jellaz, un puissant butoir à l'épanouissement des espaces centraux.

Fig. 04 : Entrepôts et grands équipements freinant l'extension des centralités existantes de Tunis.



Source : Miossec Jean-Marie, « L'évolution des quartiers centraux de Tunis », URBAMA, N°19, 1988, P137.

Quant aux extensions verticales, pratiquement tous les immeubles sont bien occupés dans leurs parties supérieures par des logements de particuliers, et certains quartiers présentent des sols de nature meuble car les terres ont été rapportées lors de la construction de la ville basse. Du côté de la Casbah, l'édification de quelques bâtiments administratifs dans le

but non atteint de réaliser une cité administrative (maison du parti, tribunal, centre de chèques postaux) a achevé la densification et aucun espace vide ne pourrait être trouvé pour une quelconque installation. Le même constat pourrait être soulevé concernant le côté Ouest où se mêlent habitat et grands équipements.

En Médina, rien ne pourrait être ajouté dans le tissu déjà très dense. Et la ville basse se trouve en mal par la présence de grandes infrastructures (gares au nombre de trois, le grand lycée Bourguiba, et les entrepôts). Rien ne permettait l'épanouissement des différents facteurs qui concourent à une centralité efficace (activités commerciales et de services, activités liées aux pratiques culturelles, culturelles et ludiques) qui eux demandent de bien nouveaux locaux, plus vastes et aérés, plus fonctionnels et surtout mieux desservis.

La multiplication de ces dernières s'effectue alors par transformation de logements ou locaux d'habitation en commerces, échoppes, bureaux, ateliers, etc. Notamment dans la zone comprise entre la place Pasteur et le marché Lafayette où des villas vacantes sont utilisées pour les activités centrales quoique ce fût interdit par la loi de février 76. Se sont là des logements transformés occupant 10% du parc de bureaux. C'est une brutale mutation qui s'est produite dans cette zone à forte concentration résidentielle (des milliers de m² de bureaux).

La plupart des chercheurs et les rapports d'étude au fait de ce thème affirment l'exercice par les activités tertiaires d'une concurrence drastique à la fonction résidentielle. Ainsi, pour les besoins de rejoindre leur travail, les employés, par suite de l'évolution économique et sociale spectaculaire dès l'indépendance, sont bien équipé en véhicules, ce qui a accentué l'asphyxie du centre ancien. Dès la fin des années 70, une étude réalisée à la demande de la société nationale des transports et de la municipalité de Tunis, concluait déjà que le centre faisait face à un grand manque en termes d'accessibilité. Notamment pour les véhicules des particuliers dont les zones de stationnement existantes sont quasiment saturées, conduisant à des stationnements sauvages le long des rues et sur les places publiques.

Le centre-ville ancien se trouvait très mal irrigué (Absence de parkings à étages ou en sous-sol et de voies rapides), la Médina est inaccessible à l'automobile. Tant de contraintes contre lesquelles les pouvoirs publics ont décidé de lancer à partir des années 80, notamment vers la fin de la décennie, d'importantes opérations de restructuration, de rénovation, de réhabilitation et surtout d'extension.

Le tourisme est l'une des plus importantes sources de revenu d'un pays comme la Tunisie. L'enjeu socio-économique est de taille, ce qui devrait être proposé se devrait être à la hauteur des exigences touristiques modernes en qualité et capacité. La médina, ainsi que l'ancienne ville française constituait un atout économique et social à valoriser et la qualité de

leur prise en charge serait déterminante d'une part importante de la politique économique du pays. Tunis est la capitale, son image, pour le touriste étranger devrait être inéluctablement un facteur d'attraction.

L'association de sauvegarde de la Médina de Tunis tout comme la municipalité de la ville en ont pris conscience avec le schéma spécifique de réglementation et d'actions urbaines dont la consécration d'une autonomie relative témoin de la place de la Médina dans la nouvelle conjoncture économique. D'abord, il s'agit d'une prise de conscience de l'importance de la centralité pour le fonctionnement cohérent d'un tissu urbain, une vision accentuée notamment par le nouveau schéma directeur d'aménagement du Grand Tunis en 1996. Ensuite, il s'agit de répondre aux besoins générés par les grandes mutations socio-économiques à travers la question de la centralité. Dans le document est mentionné que « *la centralité (...) est un aspect important de l'aménagement urbain(...), que la qualité de l'emplacement des centres (...) sont l'un des aspects essentiels de la préparation des plans et des programmes d'aménagement* » (Rapporté par Signoles P., 2001).

Toutes les tentatives d'intervention s'étaient articulées autour de cette vision, à savoir que le bon fonctionnement et la qualité urbaine de la ville sont tributaires du degré de soin accordé à son centre. Dans le cas de Tunis, le centre traditionnel que constitue l'ensemble de la Médina et de la ville française, ne pourrait à lui seul satisfaire les besoins en biens, vécu et services des habitants et des arrivants. Ses capacités se sont trouvées largement dépassées, savoirie affaiblie par la puissante croissance économique et les changements sociaux qu'a subi le pays à partir du milieu des années 60.

Comme signalé plus haut, diverses contraintes entourent l'espace central. Son extension est quasi impossible et la construction de nouveaux espaces de centralité est devenue une nécessité absolue car tel que cela est affirmé par les différentes recherches et travaux diligentés par les décideurs, tout le devenir de la ville, mais aussi de l'économie de la région en dépend. Surtout à ne pas négliger la place que devrait occuper la Médina et la ville basse dans la nouvelle grille urbaine. Les propositions d'aménagement prévoient un aller-retour entre ces espaces centraux anciens et les espaces centraux nouveaux à réaliser.

« *Devant l'impossibilité de remodelage du centre et d'extension en péricentre, en tache d'huile ou en doigts de gant, le mouvement de sortie du centre a commencé dès 1970 en direction des quartiers septentrionaux de la ville à plan quadrillé* » (Miossec J-M., 1988).

Au cours de cette période, une grande opération d'urbanisme a été lancée dans le cadre du plan d'aménagement de la commune de Tunis. Elle avait pour objet l'aménagement de toute

la rive Nord du lac de Tunis, mais aussi la réalisation du réseau métro-léger, considéré comme modèle de transport en site propre.

La zone choisie offrait une accessibilité satisfaisante pour les cadres et les employés résidant dans les quartiers Nord et Nord-est, alors que la réalisation du métro-léger minimise les difficultés de déplacement pour les employés logés dans la Médina, ses faubourgs, le sud de la ville basse, les quartiers méridionaux de Tunis et les communes périphériques. Des arrivants ont ainsi opté pour les zones d'habitat récentes de l'Ouest et du Nord-ouest accentuant de ce fait leur fort taux de croissance démographique. En outre, cette zone est bien reliée à l'aéroport de Tunis-Carthage offrant un avantage d'accessibilité pour les étrangers.

Rappeler que le but recherché est surtout une valorisation du cadre touristique de la ville. Mais aussi dans une moindre mesure, consolider « *la voie libérale et extravertie de développement économique (...) Une croissance forte (entre 5 et 7 % de 1995 à 1998) payée par une inflation modérée (de l'ordre de 3 à 4 % durant ces mêmes années) fait considérer la Tunisie comme le "le bon élève" du fond monétaire international* » (Metral André, 2001). Deux données du fait économique dont l'influence bascule entre une organisation rationnelle de l'espace en considération de cette marche vers le progrès, et une vision culturelle du fait que Tunis devrait être soucieuse de retrouver son image d'antan garante de sa mémoire, de son identité et source d'enseignement culturel et urbain universel.

La solution alors proposée par les plans d'aménagement de 1978 prévoyait concernant le premier aspect « *La création d'un centre urbain à vocation régionale pour l'ensemble Nord de Tunis et la commune de l'Ariana de part et d'autre de la voie X à proximité de l'INRAT actuel. L'aménagement de ce centre répond à l'objectif d'y regrouper un nombre important d'emplois et de services tertiaires et de contribuer à la réduction de l'importance relative du centre-ville, afin notamment d'améliorer les conditions de circulation dans leur ensemble* » (P.A.C.T, 1978).

Cependant, ce discours met en avant une politique de traitement de la centralité sur la base d'une logique strictement fonctionnelle. Il vise des solutions, d'une part à décongestionner le centre-ville existant et d'autre part à assurer un cadre de vie confortable sur le plan fonctionnel. A considérer les réflexions faites par les aménageurs, la représentation de la centralité paraît à première vue simplifiée. Elle s'opère par le principe de regroupement d'activités urbaines et de facilité de la circulation, (Distances réduites, concentration et circulation fluide), mais que l'évolution des besoins du fait de mutations importantes conjuguées à des contraintes majeures de site, densifie et condense de plus en plus l'espace urbain jusqu'en compromettre le fonctionnement.

La réflexion de l'époque était simple, l'optimum économique de la ville de Tunis serait implicitement la programmation de nouveaux espaces centraux au niveau des espaces périphériques. Le plan d'aménagement de la commune de Tunis mentionne clairement dans son énoncé d'objectif, la réalisation d'un « *pôle urbain à vocation tertiaire qui engloberait d'une part la zone de la Rabta, (...), d'autre part les terrains libérés à l'occasion du desserrement des industries situées aux abords de Bâb Sidi Abdesslem, ainsi que éventuellement une partie des terrains militaires de Forgemol. L'aménagement d'un tel centre répond à l'objectif d'y regrouper un nombre important d'emplois et de services tertiaires et de contribuer ainsi à la réduction de l'importance relative du centre ville actuel* » (P.A.C.T, 1978).

La mise en œuvre de tels objectifs a conduit implicitement le paysage spatial tunisois vers le polycentrisme. Selon les propos de J-M Miossec « *cette nouvelle centralité est le résultat non pas d'un glissement du centre mais d'implantations réalisées au-delà de l'auréole d'entrepôts soit par des entreprises qui se créent. Il ne s'agit pas non plus d'un affinage du quartier central, au contraire, puisque certaines activités nobles, la finance, les sièges sociaux des entreprises, quittent l'hypercentre et plus particulièrement le noyau central entre la médina et l'axe rue de Rome-rue Jamel Abdennasser* » (Miossec J-M., 1988). Mais, l'intérêt majeur réside dans le processus de sa réalisation.

Le nouveau quartier central a été en premier lieu investi par les fonctions dites de commandement politique et économique, tel que le ministère de l'économie et les offices du commerce, le ministère de la jeunesse et des sports, la Ligue arabe, les représentations diplomatiques, et le ministère des transports. Les sièges d'entreprises, industrielles et commerciales, sont localisés au niveau de la rue Royaume d'Arabie Saoudite, La finance sur l'avenue Mohamed V (La banque central de Tunisie, la maison du banquier, la STB, la BNDA, la BNT, etc.).

En deuxième lieu, « *Un bourgeonnement particulièrement important s'effectue au contact du centre Nord stricto sensu (Belvédère-Lafayette) et de la partie septentrionale de l'avenue Mohamed V : le quartier Monplaisir, débarrassé des entrepôts-garages et des taudis de l'ancien gourbiville de Borgel devient un lieu focal majeur dans l'architecture tertiaire de la capitale : nombreux sont les sièges sociaux, les bureaux d'études, les banques qui s'y implantent auprès de l'ALESCO* » (Miossec J-M., 1988).

Interviennent alors en troisième lieu, les fonctions d'accueil, d'accompagnement et d'animation qui « *se multiplient à proximité des ces immeubles de verre fumé et d'acier* » (Miossec J-M., 1988), en particulier dans le domaine de l'hôtellerie. (Hôtel Ibn Khaldoun,

Tunis parc, des ambassadeurs, diplomate, dar Slim, El Mechtel, Belvédère) et par la suite l'émergence du palais des congrès ainsi que les activités de restauration et de loisirs. Le nouveau centre ainsi réalisé et qui serait complété par « *le lancement d'une grande opération d'urbanisme visant à l'aménagement de toute la rive nord du Lac de Tunis (faisant suite aux travaux remarquables de son assainissement)* » (Signoles P., 2001), offrait alors un éventail très varié de prestations commerciales, bureautiques et récréatives.

Ainsi se dessinent deux directions de diffusion des activités tertiaires. L'une vers l'hypercentre ancien et l'autre vers le Nord du nouveau centre. Dans la première direction, une « *zone de transition* » (Miossec J-M., 1988), est apparue entre le nouveau et l'ancien hypercentre. Il s'agit des quartiers parallèles avenues Liberté-Paris, rue de la Palestine, avenue Mohamed V en liaison avec la ville basse, et les boulevards Omar Saidi et 9 avril, des cotés Nord-est et nord-Sud de la connexion à la Casbah. L'on assiste à l'épanouissement d'une centralité « *typique de zones centrales à dédoublement de noyaux* » (Miossec J-M., 1988).

Toutefois, Les professions libérales constituent l'essentiel des activités que renferme cette zone. Ne nécessitant pas de grandes surfaces, elles ont pu se proliférer entre les vides des zones d'entrepôts (rues de train, rue du Ghana, de Madrid). En direction des quartiers Nord (Monplaisir, Cité Jardins, Mutuelleville, Notre Dame, El Menzah et El Manar), se sont les activités du tertiaire supérieure qui ont prit place (Ambassades, Ministère de l'agriculture, de l'équipement et de l'habitat, sièges sociaux, bureaux d'études, etc.) de notoriété nationale, et la Ligue arabe ainsi que l'hôtel Hilton, institutions d'ordre internationale. Le tout complété par l'implantation de grandes structures commerciales, les deux centres commerciaux « le passage » et « Cité Jamil » et l'installation de rocares (voies X, X2, etc.).

Cet ensemble urbain de concentration d'activités diverses a donné forme à une « *zone de diffusion* » (Miossec, 1988). Une zone qui représente une bonne opportunité d'extension future de nouveau centre, si l'on considère une évolution économique et sociale soutenue et peut être plus importante encore par rapport à celle qu'a connu le pays depuis 1965-70. Elle pourrait à son tour constituer une zone de transition. (Fig. 05)

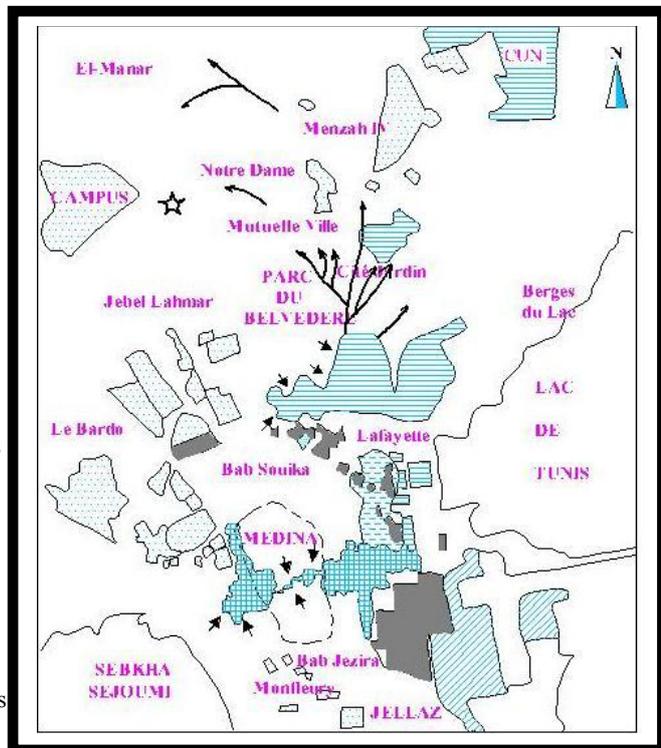
Ce procédé progressif d'aménagement qu'ont conduit les différents acteurs, notamment la municipalité suivant une planification stratégique fonctionnelle, a réussi à cette époque à injecté une dynamique équilibrée dans le processus de centralisation. A bien observer, la forme générale qui s'y dégage fait écho aux propos de Jean Labasse sur la centralité « *Dés lors ne pourrait-on pas imaginer pour forme la plus évoluée du centre la finance d'un côté, le haut commerce et l'appareil récréatif de l'autre, soudés par les locaux*

professionnels ? On se borne à formuler la question, non sans songer une fois encore à ce qu'une approche systématique recèlerait de dangereux et de faux » (Labasse J., 1966).

Fig. 05 : Développement et diffusion de l'espace central de Tunis :

-  Hypercentre colonial et post colonial
-  Zone de transition
-  Nouveau centre
-  Zone de diffusion
-  Emprises ferroviaires et portuaires
-  Demi-ceinture de grands équipements
-  Demi-ceinture d'entrepôts
-  Obstacles à l'extension des centres
-  La ligue arabe

Source : MIOSSEC Jean-Marie, « L'évolution des quartiers centraux de Tunis », *URBAMA*, N°19, 1988, p141.



Parallèlement à cette action d'aménagement d'envergure, s'est poursuivie la tertiairisation du centre français, suivie de difficultés accrues de circulation frisant l'asphyxie. Ce qui a pour résultat le dépeuplement sans contrepartie de ce dernier, notamment par les classes aisées et les classes moyennes. Ainsi, renforcer l'hypercentre en activités de haut niveau serait à contre courant de l'évolution des planifications tertiaires.

Le projet de réalisation du centre urbain Nord, avec une zone de contact ancien-nouveau à activités d'accompagnement, répond largement au souci de centralité nécessaire au fonctionnement de la ville. Le principe d'action suivi, procédant en étapes d'aménagement à « concentrer sur une petite zone, l'ensemble des activités à caractère central » (Miossec, 1988), a eu tout le mérite d'enclencher une gestation urbaine en équilibre avec les besoins et sans rupture brutale avec les anciens espaces centraux. Sa structure d'ensemble en axes et nœuds favorise toutes les interactions. Les localisations sont bien desservies par plusieurs rocade aérant l'accessibilité qu'accentue la réalisation du métro léger pour les populations des quartiers périphériques et celles du centre traditionnel.

Cependant, cette dynamique urbaine ne pourrait à elle seule constituer le support spatial de développement économique. Les décideurs en ont pris conscience et la volonté

d'agir ne manquait pas. La dynamique d'intégration dans le palmarès des villes de prestige mondial au moyen du processus de la métropolisation devrait imposer et engager concrètement une réorganisation en profondeur de la centralité (Figure 06).

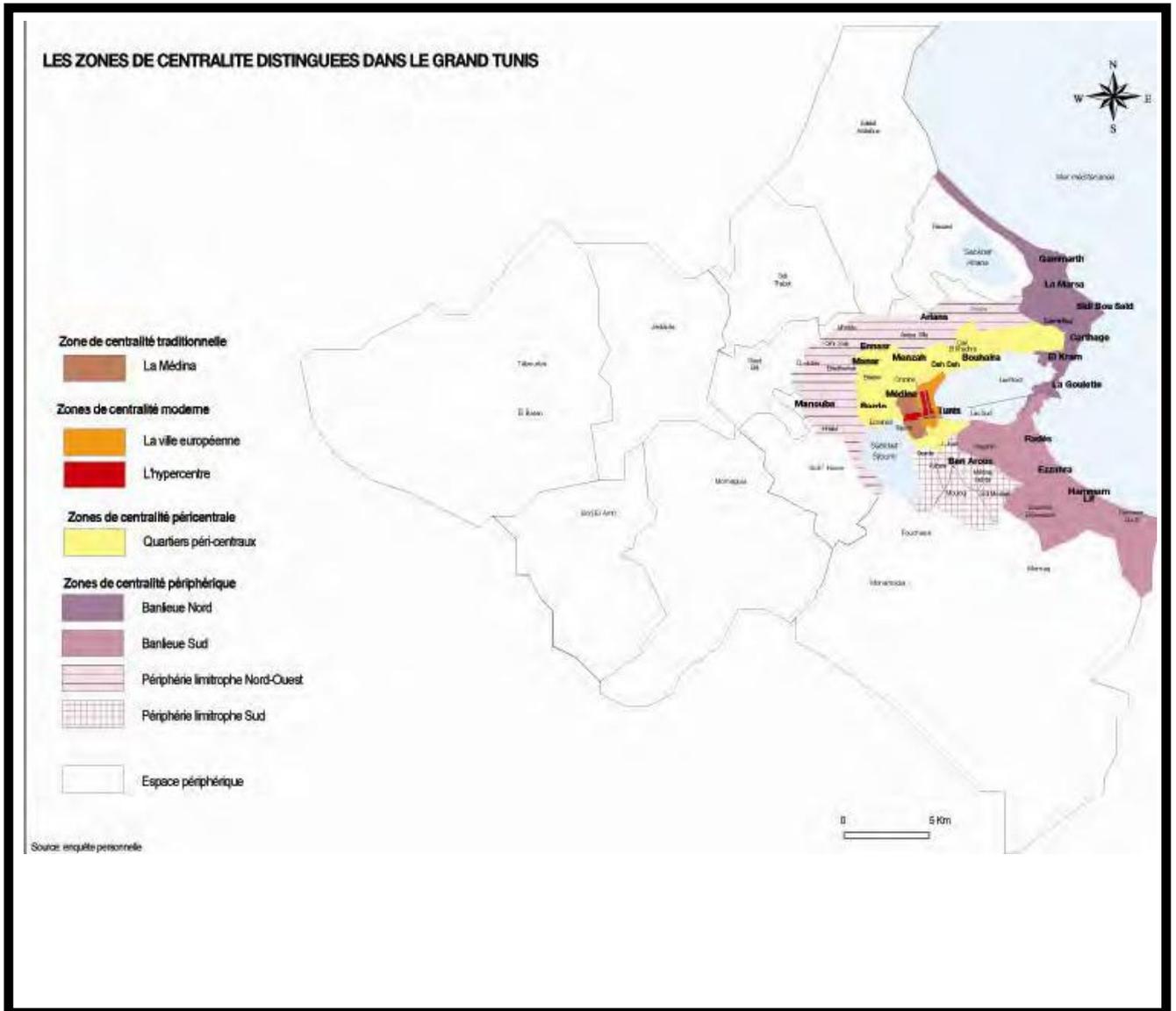


Fig. 06 : Identification des zones de centralité à revaloriser, à restructurer et à aménager dans le cadre de la dynamique métropolitaine.

Source : Oueslati-Hmmami Imene, Les centralité du grand Tunis, Acteurs, représentations et pratiques urbaines, Thèse de Doctorat, Toulouse-Le Mirail, Avril 2010, P285.

Le discours culturel développé vers la fin des années 70, pendant la décennie des années 80 et qui constitue l'actualité même de la politique urbaine tunisoise, met en avant un projet de reconquête de la centralité ancienne, autrement dit l'hypercentre. Une politique de sauvegarde devrait cibler non seulement une valorisation du patrimoine historique de la médina mais aussi permettre la patrimonialisation de la composante coloniale française.

Retrouver l'image de la ville par des actions de restauration, de réhabilitation et parfois de restructuration devrait faire métamorphoser cette espace central du statut « *urbain dégradé au statut de patrimoine urbain prestigieux et historique* » (Imen Oueslati-Hammami). Cet objectif prend son origine du document d'urbanisme P.A.C.T de 1978 (Plan d'aménagement de la commune de Tunis) et que les autres documents ont reconduit pour signaler la nécessité et l'urgence de la valorisation urbaine du centre ville.

Dans son énoncé des objectifs d'intervention sur le tissu urbain historique le P.A.C.T signifiait que « *L'aménagement de cette zone (centrale) est d'autant plus difficile qu'elle est relativement dépourvue de grands terrains libres et que le poids des opérations d'envergure déjà engagées est tel que la marge de manœuvre est singulièrement réduite. Néanmoins, une analyse des problèmes spécifiques de chacun des quartiers qui la composent fait ressortir un certain nombre d'actions possibles susceptibles de lui permettre de mieux assurer le rôle qui lui est dévolu dans le cadre d'une agglomération millionnaire.* » (P.A.C.T, 1978).

Tels que mentionné plus haut, les contraintes puissantes du site et la présence d'entrepôts en périphérie, auxquels s'ajoute le nouveau pôle urbain, ne laissent pas libre choix aux planificateurs pour l'épanouissement spatial du centre ancien. Sa densification vers la fin des 70 a complété le processus de raréfaction des terrains libres à la construction. Mais une facilité pourrait être toutefois identifiée du fait que le centre nouveau est constitué par diverses zones d'interaction forte dont la zone de transition assurant la liaison avec les anciennes structures. La zone en question est garante de cette continuité relative.

Le rôle qui revenait à l'aménageur serait alors de procéder à une analyse des besoins des parties du centre ancien afin de lui faire conserver un certain rôle d'animation. La perte par l'ancien axe central de quelques activités de haut niveau et de certaines fonctions commerciales et culturelles au profit du nouveau centre, risque d'en faire un petit centre seulement d'une partie de l'agglomération tunisoise alors que cet espace central demeure une zone de contact essentielle entre les couches sociales modestes issues des quartiers Ouest et Sud, et les catégories sociales aisées concentrées dans les espaces périphériques.

Ignorer ce rôle social existant et réduire la primauté du centre Pasteur–Palestine ne feraient que renforcer cette ségrégation socio-spatiale. L'hypercentre offrait toujours un point

de chute de toutes les couches sociales, « à dominantes riches au Nord, moyennes à l'Ouest, pauvres au Sud » (Miossec, 1988). D'autant plus que le centre nouveau, par ses structures commerciales et financières modernes (avenue Mohamed V, front de Lac), a enclenché une ère nouvelle de rapports sociaux et d'activités à grande échelle. Par contre l'hypercentre ancien avait ses repères familiers auxquels chacun pouvait s'identifier.

« Le cadre était connu de longue date, les repères familiers, les déplacements limités dans un espace réduit. Quoique dual, ce centre avait quelque chose d'organique parce que construit progressivement et à l'échelle humaine. » (Miossec, 1988). Ce point de vue s'applique à plus forte raison aux espaces de la Médina. Son originalité réside dans la continuité d'une forme de centralité sociale que véhiculent les deux éléments (La mosquée du vendredi et le Souk), alors qu'une part importante de la Djamaa Zitouna fut délocalisée hors la Médina (Boulevard Ali Trad à Monfleury) mais qui continue à représenter une image forte et un repère tunisois. La médina incarne « une identité culturelle qu'il est indispensable de préserver, et que la sauvegarde fonde la reconnaissance de celle-ci » (Signoles P., 2001).

La centralité devrait constituer alors le fondement d'intervention dans le tissu urbain. Les aménageurs en ont pris conscience à travers la réalisation de centralités nouvelles, perçues comme le remède au dysfonctionnement spatial de la ville.

Or, ils déclarent dans la rubrique « Intervention sur le centre ancien (médina et ville basse) » que « L'un des moyens permettant de contrecarrer cette tendance à la marginalisation du centre, est la mise en œuvre d'opérations de rénovation du centre et de structuration qui éviteront les processus de dégradation et le déclassement du centre actuel. Or, ces actions ne peuvent pas être engagées dans l'immédiat dans la mesure où elles impliquent la mobilisation d'importantes ressources financières et supposent que la vocation du centre actuel soit clarifiée en fonction de l'évolution attendue de l'agglomération. » (S.D.A.U, Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, 1988)

L'intérêt culturel et identitaire de cet espace ne trouverait écho que par rapport à une politique économique de rendement nouvellement orientée vers le tourisme durant les années 90-2000. La médina est alors un « territoire stratégique » (Signoles P., 2001), et non seulement une question de gestion urbaine.

Entretenir une bonne image, une culture touristique urbaine ne pourraient être attribuées au centre nouveau. Les aménageurs ont développé pour l'espace central traditionnel, un discours chargé de symboles et de métaphores. Ils ont assimilé la ville de Tunis, et la ville d'une manière générale, à un organisme vivant où le centre serait le « cœur ». (S.D.A, 2003). Cette représentation serait alors organiste où le détail est subordonné au tout.

La ville est « *un système où les lieux, toujours particularisés par leurs attributs, ne peuvent plus être définis indépendamment les uns des autres : chaque lieu n'a plus d'existence ni d'identité en lui même, mais uniquement par rapport aux autres et à l'ensemble* » (Bailly A., 1995).

Outre les mesures d'intervention par les opérations de restauration et de réhabilitation du centre ancien, les aménageurs ont insisté sur la nécessité d'articuler celui-ci avec les centres secondaires situés ou programmés en périphérie, notamment au Nord de l'agglomération. « *Les opérations de restauration, de réhabilitation et de rénovation ont également permis de valoriser le centre, telles que le projet d'embellissement de l'avenue H. Bourguiba et l'avenue de France. Ces aménagements n'auront d'influence positive que si un aménagement intégré du centre ville permet d'articuler tous les quartiers limitrophes* » (S.D.A.U, 2003).

Ainsi, cet objectif conjugué à celui de rationaliser l'utilisation du sol, serait à l'origine de plusieurs opérations de restructuration dont celle de Mohamed V, La Petite Sicile, Monplaisir, etc. Un travail colossal d'étude des équipements de la médina a permis de recenser environ 670 palais et demeures. De grandes opérations de rénovation et de réhabilitation ont été menées par la suite donnant un visage nouveau à l'espace central traditionnel de la médina. Une action qui confirme l'assainissement fonctionnel en valorisant les activités commerciales et d'artisanat. En témoignent les déplacements des touristes assez fréquents vers cette dernière.

La dynamique de l'économie urbaine suscitée est telle qu'il faudrait installer une politique d'adaptation et d'accompagnement permettant la gestion d'un véritable espace urbain en plein essor fonctionnel. Des lois de coordination des interventions du secteur privé ont permis de réduire les mutations engendrées auparavant par des opérations immobilières de haut standing non conformes, (Cloisonnement des couches sociales, appauvrissement des cadres architectural et urbain). La construction du centre culturel national au niveau de l'hypercentre affirmait le rôle culturel de ce dernier. La dégradation sur les plans architecturaux et urbains est relativement effacée du paysage général. Progressivement, l'hypercentre retrouve une image assez renouvelée.

Certes, beaucoup reste à faire, des lacunes sont signalées par des chercheurs qui ont travaillé sur la ville de Tunis. « *Cette sauvegarde en générale posée comme un objectif en cours de réalisation, une finalité à atteindre ?* » comme s'interroge Signoles, ou encore tel que l'a signalé Miossec par rapport à l'émergence de la nouvelle centralité « *le centre tertiaire de Tunis a brutalement explosé (...). Cette mutation, dont on n'entrevoit, actuellement, que les balbutiements, peut porter en germe les prémices d'une rupture de l'organisation urbaine en accentuant les lignes de clivage social* » (1988).

L'ambition du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1988 déclarant faire une ville dotée d' « *un rayonnement économique, financier, culturel plus grand sur l'ensemble de la région méditerranéenne* » à travers « *des changements profonds dans l'orientation et le*

caractère du développement urbain à Tunis, qui devrait permettre à la ville d'être embellie et de constituer une capitale digne d'un pays moderne fondé sur une civilisation très ancienne.» est demeuré dans les discours à vision utopique de ville idéale, bien que les plans d'aménagement les ont reconduits.

Il s'agissait en fait d'une succession de vœux trop ambitieux par rapport aux réalités de terrain qui exigent pour l'équilibre urbain de la ville, la satisfaction des intérêts de tous les acteurs existant et à venir. Or, les terrains sont déjà réservés et leur affectation préalable est soumise à la loi de plans d'aménagement dépassés, qui doivent donc être renouvelés au fur et à mesure des développements urbains futurs.

Tout de même, l'expérience de Tunis est fort intéressante de l'attention sitôt accordée à l'importance de la centralité comme garant d'un fonctionnement correcte de la ville. Elle a réussi à incarner l'image d'une ville de spécificité méditerranéenne et proche de celle des villes européennes situées sur l'autre rive. Les touristes n'éprouvent pas trop la sensation de dépaysement tout en retrouvant un espace à caractère ancestral (la médina musulmane) qui offre l'image d'une culture différente et ancienne.

Il revient aux aménageurs et responsables du fait urbain de gérer au pas toute évolution des espaces centraux. Leur rôle serait d'identifier les options qui garantissent le maintien de la croissance, notamment l'épanouissement du système d'acteurs qui devrait intégrer l'individu comme partie prenante de toute décision d'aménagement. Ce qui permet d'instaurer une dynamique sociale plus apte à s'organiser d'elle-même pour tout développement cohérent de l'agglomération tunisoise.

De nouvelles centralités ont été planifiées réalisées aux abords et aux cotés du tissu existant. Les activités tertiaires supérieures se sont apparues en occupant une place stratégique dans le nouveau paysage urbain. La politique urbaine suivie n'a pas permis à ces dernières de produire la dislocation de l'espace urbain, car des activités d'accompagnement et d'animation ont été projetées pour assurer les interactions nécessaires. Reste aux aménageurs de faire adapter ces quartiers nouveaux à toute évolution des domaines économique et social afin d'éviter toute rupture dans l'organisme urbain tunisois.

II. De L'Exemple marocain :

Le Maroc est l'autre pays du sud méditerranéen ayant insufflé depuis les années 90 une politique économique fondée sur le tourisme. Son potentiel réside dans sa culture ancestrale représentative de l'image maghrébine. Il peut être identifié aussi au niveau du patrimoine urbain de ses grandes villes où la médina a gardé jusqu'à nos jours ses animations, ses activités et une part importante de sa population. Cette dernière est très attachée à son territoire urbain et les effets d'exode et de grands changements ne se sont pas abattus brutalement sur les tissus anciens, en les comparant aux mouvements connus en Algérie, en Libye ou en Tunisie. Nous nous basons sur l'exemple de Casablanca car il incarne l'équilibre entre la grande vague du modernisme des années 80 et la puissante tradition ancienne enfermée au sein des espaces de la médina.

II.1. L'Évolution de la Centralité dans le Centre de Casablanca :

A défaut de constituer une capitale politique, Casablanca est par excellence le pôle économique du Maroc. Bien plus, elle est le pôle tertiaire le plus puissant du Maghreb. Le développement démographique démontre une multiplication dépassant 100 fois sa taille en seulement un siècle d'évolution. « *Casablanca, par exemple, la métropole nationale, est passée d'à peine 25000 habitants au début du XX^e s. à environ 3.5 millions en l'an 2000* » (Rafaele Cattedra, 2002).

A elle seule, elle concentre 70 % du marché de l'emploi industriel marocain. Elles englobent tous les sièges bancaires du pays, 80% du commerce du gros. Les activités tertiaires y ont connu une spectaculaire explosion juste après l'indépendance du Maroc. Tout comme elle abrite la plus grande université du Maroc et un aéroport international qui accueille jusqu'à 40 % du trafic aérien du Maroc.

Sur le plan territorial, Casablanca serait un nœud de communication principal de tout le territoire marocain. Elle se situe sur un point de convergence de six axes routiers et du réseau ferroviaire marocain, comme elle est la façade maritime principale du pays avec un port assurant jusqu'à 70 % du trafic maritime national (Fig. 07).

C'est dire l'importance de cette vaste agglomération qui sur le plan territorial constituait déjà une « *métropole d'environ 2.6 millions d'habitants (estimation en fin 1987) à la tête d'une conurbation, fait rare dans le tiers Monde et dans le bassin méditerranéen* » (J-F Troin, 1988). Avec une taille pareille, elle est classée comme la 5^{ème} agglomération d'Afrique. Notre intention n'est pas de mettre au point une analyse exhaustive bien détaillée, mais d'en

ressortir les principales transformations spatiales ayant servis de supports à l'épanouissement d'une économie très intense.

Fig. 07 : Situation de nœud de convergence stratégique et de pôle maritime sur l'atlantique.



Source : www.Googlemaps.com,
Image de Casablanca dans son territoire.

II.2. Les composantes de l'espace central casablançais :

Aux périodes des grandes mutations (les années 20-30 et la période postindépendance), les centralités dans l'agglomération casablançaise ont été les faits des quartiers centraux européens. L'espace de la vieille Médina ne pèse guère devant l'espace bâti de l'agglomération. Il n'excède pas le taux de 1% d'occupation en surface. Le déferlement de la ville européenne au début du 20^{ème} siècle a fait oublier et presque gommé cette partie de la ville, « *D'autant plus que la logique territoriale coloniale en avait fait un espace de désacralisation objective* » (Liauzu, 1985), une marginalisation accentuée par le manque des édifices de prestige à l'image des villes marocaines tels que Fès, l'ancienne capitale du royaume, ou la cité historique de Marrakech.

Au départ, le noyau original de la ville de Casablanca était la Médina. Son organisation et son fonctionnement répondaient à une logique et une réglementation urbaine inspirées des principes de la religion musulmane et conjuguée aux données du site ainsi que l'opportunité de la situation géographique. La médina fut entourée de remparts pour les besoins de sécurité et de délimitation spatiale. Tout se passe à l'intérieur et l'espace urbain apparaît comme un bloc construit totalement différencié du site environnant.

L'évolution des besoins, accentué par l'arrivée de migrants des milieux ruraux ont fait pousser des faubourgs très étendus au-delà de cet espace de la médina intra-muros. C'est

d'ailleurs typique des grandes cités maghrébines et des grandes villes arabes pendant les anciennes périodes d'expansion. Exceptionnellement, à Casablanca, le phénomène serait plutôt récent et d'époque contemporaine. Il date du 19^{ème} siècle et a continué jusqu'en début du 20^{ème} siècle. Ce qui démontre la rapidité des mutations des années 20-30 ayant engendrer le quartier des affaires.

Implantés en demi-ceinture sur le coté Ouest de la ville-mère, les faubourgs échappaient à toute règle d'urbanisme et architecturale, un vaste entassement de maisons entre lesquelles s'infiltrèrent des cheminements exigus (Sour Jdid, Bab Marrakech). Leur caractère rural a encouragé les opérations de table rase, notamment dans les années 70. Mais avant, dès le début du siècle dernier, s'est développée tout autour de cet ensemble primaire (Médina-Faubourgs), une ceinture de quartiers européens (Bourgogne, Racine, Horloge, Sidi Belyout). L'architecture de leurs immeubles de 3 à 7 niveaux n'est pas sans rappeler celle des villes méditerranéennes telles que Marseille ou Barcelone (Rez-de-chaussée et 1^{ère} étage commerciaux, arcades sur rues, balcons, terrasses, sculptures en stuc et fer forgé, etc.).

Ainsi, deux types de quartiers urbains se disputent le Centre. D'un coté, le centre historique de la médina avec son souk et mosquée, servant à l'intégration et au cadre fonctionnel pour la population local. De l'autre, le centre européen avec un paysage urbain et une architecture contrastés assurant les fonctions centrales aux quartiers européens. Il sert aussi d'administration de base de contrôle de la société locale, mais ne pouvant pas assumer l'intégration de cette dernière. Chaque centralité fonctionnait à part entière.

II.2.1 L'épanouissement d'un centre d'affaires :

Le nouveau noyau d'aspect occidental qui se développe tel une demi-auréole tout autour du noyau initial surplombe ce dernier et le menace (Fig. 08). Des parties entières de la médina ont été abattues pour céder la place à un tracé quadrillé en rues, jardins et places. La véritable zone centrale du nouveau tissu serait le quartier Sidi Belyout situé à proximité du port. La concentration des agences, des bureaux et des activités du tertiaire supérieur serait au niveau de ce nouveau quartier d'affaire, entouré par un vaste espace à caractère européen et à dominante résidentielle.

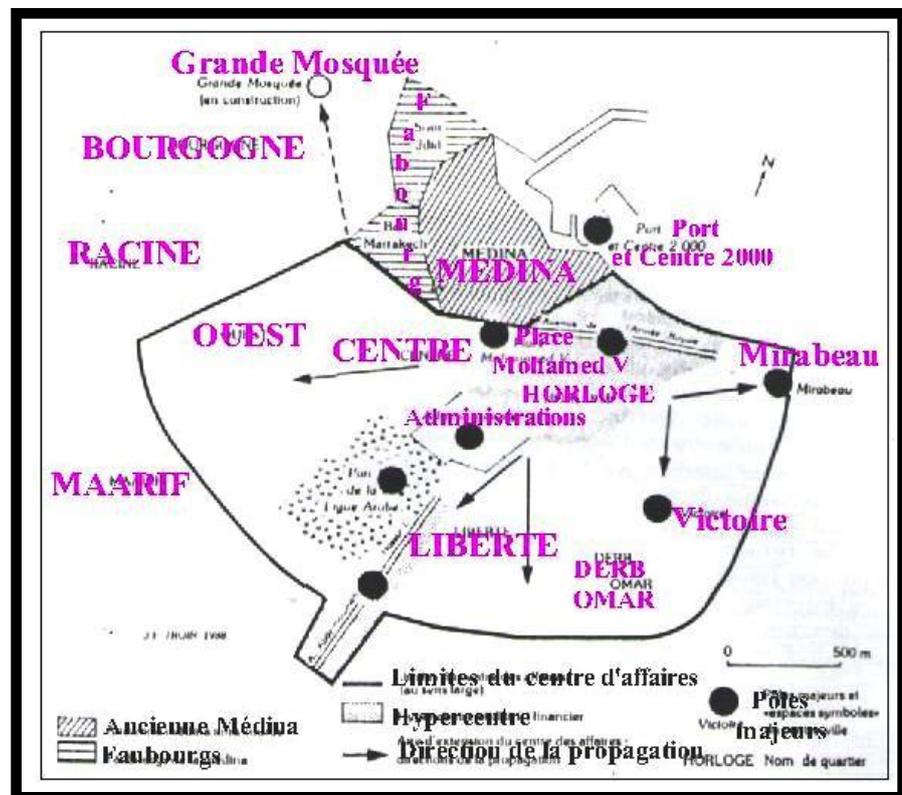
Cependant, la ville de Casablanca n'échappe pas à cette image urbaine typique des villes maghrébines de la méditerranée. Son paysage urbain est marqué par « *La juxtaposition d'une Médina et d'une ville nouvelle* » (J-F Troin, 1988). La spécificité da la ville de

Casablanca est le déferlement récent de ce véritable centre des affaires, témoin d'une concentration économique ayant hissé Casablanca au rang de capitale économique du pays. Il n'est pas sans rappeler les grands centres d'affaire européens et même américains.

La nécessité de faire de Casablanca un pôle tertiaire de haut standing dans le territoire maritime marocain, au regard de l'intensité des échanges outre atlantique, a conduit à l'installation d'une structure en Central Business District (CBD). La conjoncture économique propice aux échanges commerciaux lui a donné l'image d'un Skyline typique des quartiers d'affaire de l'Amérique du Nord et les centres d'affaires bis des métropoles européennes.

Fig.08 : Aire et direction d'extension du centre des affaires.

Source : TROIN, Jean-François, « Extensions et transformations dans le centre de Casablanca », URBAMA, N°19, 1988, P163.



Tel que mentionné plus haut, le paysage urbain et l'aménagement urbain de ce centre d'affaire, fait rare dans un pays en développement, fait penser à un véritable Central Business District (C.B.D) des villes américaines, toutes proportions bien gardées (Figure 09). L'émergence d'immeubles-tours atteignant 30 niveaux (plus d'une centaine), a attribué à Casablanca un rôle international et un statut de métropole, notamment la Tour Atlas, la Tour des Habous et la résidence des Hanafé. Ils abritent à des niveaux nombreux en nombre de multiples agences, services et un grand nombre de bureaux.

Ce quartier d'affaires se caractérise par le foncier à prix très élevé et une architecture des immeubles à l'occidental. C'est le type par excellence du centre tertiaire avec 90 % d'emploi dans le domaine tertiaire dont 70 % dans les activités dites de commandement. Plus de 6000, soit plus de 8% relèvent du tertiaire supérieur (Activités de décision et de standing). Ceci démontre le rôle international que cette grande agglomération peut assumer en quantité mais aussi en qualité de service supérieur.



Fig. 09 : Le centre des affaires de Casablanca, multiplication des services de commerce et de finance.

Source : Troin, Jean-François, « Extensions et transformations dans le centre de Casablanca », URBAMA, N°19, 1988, P167.

Un constat sur l'organisation urbaine de cet ensemble d'affaire fait ressortir la hiérarchie spatiale propre aux C.B.D internationaux. Nous assistons à l'agrandissement de ce noyau original vers l'Est et le Sud et le long des grandes avenues. Ainsi « *Un espace tertiaire dense et complexe s'est constitué autour du noyau initial des affaires avec aujourd'hui des zones sectorielles (finances, accueil, import-export) qui se recouvrent et le développement de fonctions d'accompagnement (tourisme, hôtellerie, voyages, services aux entreprises) définissant ainsi un véritable hypercentre et répondant au besoin de concentration des activités de commandement, par souci de complémentarité.* » (Troin J-F., 1988).

Cette nouvelle centralité centrée sur la finance a alors provoqué le dédoublement du centre des affaires. L'ancien au Nord autour l'avenue de l'Armée royale, le second, orienté vers le Sud le long de l'avenue Hassan II. Le premier abritant les activités du tertiaire supérieur et le second contenant les activités de finance et d'accompagnement (Fig. 10). Intervient par la suite, le comblement des quartiers de transition sud par la profusion de plusieurs activités libérales et services à l'entreprise, « *Phénomène de compensation bien connu dans les métropoles occidentales* » (Troin J-F., 1988).

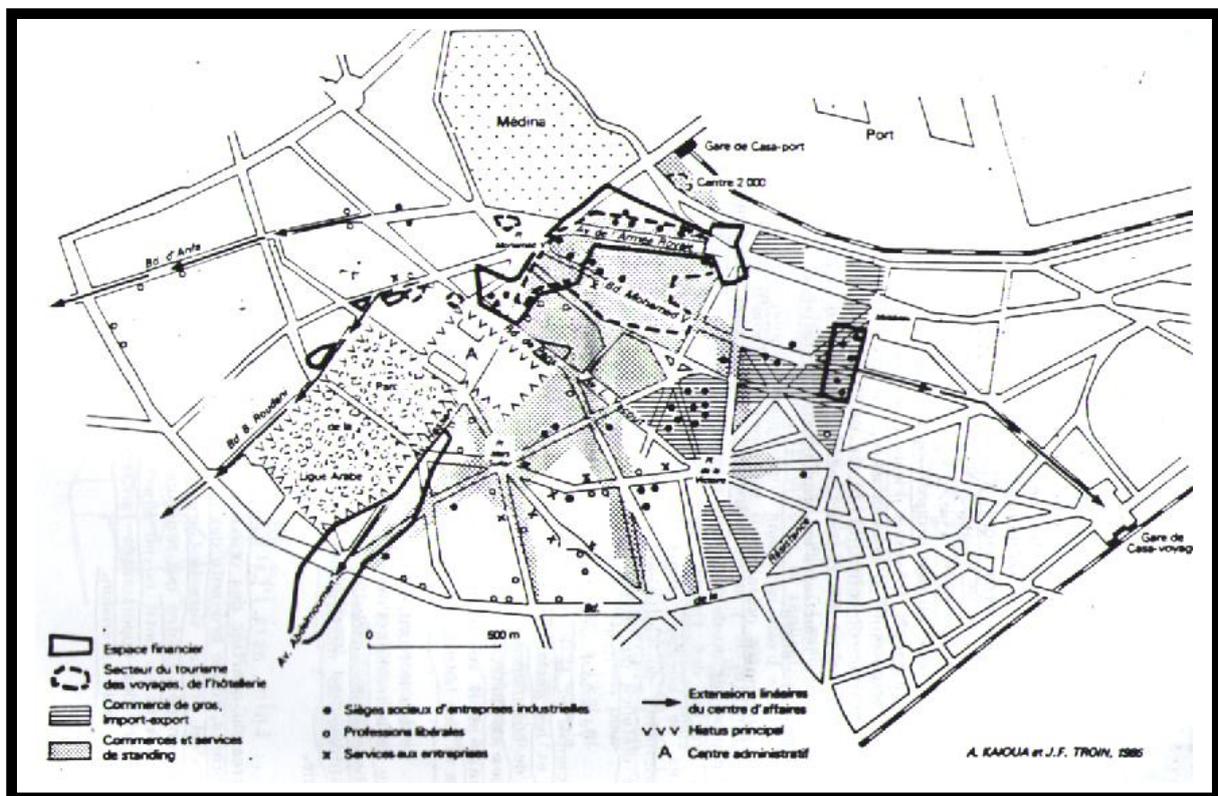


Fig. 10 : Développement des sous-espaces centraux contenant les activités d'accompagnement.

Source : TROIN, Jean-François, « Extensions et transformations dans le centre de Casablanca », URBAMA, N°19, 1988, P169.

Dans le quart Est-sud-est (le quartier Derb Omar), se concentre le commerce de gros, dont l'activité occupe jusqu'à 80 % de l'échange national. Mais il demeure un quartier portuaire ancien et peu entretenu abritant entrepôts, boutiques de grossistes et sièges sociaux des entreprises industrielles au gabarit bas, hormis les tours de la place de la Victoire qui contiennent des activités de décision et de la place Mirabeau qui constitue son pôle financier. L'échelle d'influence nationale de ce quartier a motivé l'implantation de ces deux pôles.

Le centre des affaires se trouve ainsi élargi et démultiplié. Le souci d'accompagnement du tertiaire supérieur a conduit à cette hiérarchie d'organisation en secteurs (tertiaire supérieur, finance) et sous-secteurs (accompagnement). Par la suite, la recherche d'un bon fonctionnement a achevé de mettre en place un bon système de facilitation de la circulation par voirie rayonnante et par la ceinture des grands boulevards.

Tous les ingrédients d'un C.B.D se trouvent réunis dans l'espace central casablançais, « *concentration maximale des fonctions centrales, espace de plus en plus cher, rénovation rapide, souci de modernisme poussée très loin jusqu'à faire disparaître le théâtre de style colonial qui appartenait pourtant à la mémoire urbaine de Casablanca et qui a cédé la place à un petit espace vert* » (Troin J-F., 1988). Le nouveau paysage du centre met clairement en évidence une situation de polycentrisme. L'existence des sous-espaces fonctionnels est une option d'équilibrage recommandée dans la mesure d'être sous contrôle permanent.

Nous manquons malheureusement de documentation sur les conditions exactes de conjoncture ayant provoqué l'émergence de ce prestigieux centre d'affaires. S'agit-il d'une décision de planification réfléchie dans ce sens ou c'était le résultat implicite du fait de croissance d'une économie orientée vers le tertiaire ? Qu'il s'agisse d'une projection spatiale d'une politique de planification urbaine ou d'une production spatiale spontanée, ce centre d'affaires démontre une nouvelle image de centralité d'une ville maghrébine qui pourrait dicter des choix d'aménagement urbain d'aspect international pour une ville du tiers-monde.

Cependant, ce quartier d'affaires fort intéressant a connu, notamment depuis la fin des années 70, des tendances spontanées de développement spatial. Celui-ci était marqué par des directions de croissances tous azimuts. Il y a eu une progression linéaire le long des avenues, mais aussi une occupation progressive des quartiers résidentiels (Ouest-sud-ouest), dépassant le périmètre du noyau original. Le paysage urbain tout entier se trouvait marqué par un « *véritable territoire pionnier au-delà du hiatus central* » (Troin J-F., 1988).

Vers le Sud, c'est l'Avenue Hassan II qui servirait de support de croissance en guidant l'épanouissement des activités de la finance (nouveaux sièges de banques, d'autres organismes d'assurances, etc.). L'espace tampon résultant entre cet axe et le quartier du commerce de gros fut rempli par de nouvelles activités du tertiaire. Ce qui avait conforté l'hypercentre dans son échelle d'influence nationale (Jumelage tertiaire-commerce de gros). Cette option était alors salutaire et témoigne de la bonne maîtrise de l'aménagement urbain en fonction d'une politique d'orientation de développement bien déterminée. Ors, l'empiétement du centre sur les espaces résidentiels marquerait bien le début d'une décentralisation.

A quelques distances du centre, ont été installés des immeubles-tours abritant de nombreuses activités de bureaux et sièges des entreprises d'investissement surtout d'origine du Golf du Moyen-Orient, tout comme dans les agglomérations américaines où se mêlent l'habitat aisé et les sièges du tertiaire.

Vers le Nord, l'agrandissement du centre s'est fait par remplissage des espaces vacants et des parkings au sol existant entre l'hypercentre et le port. A leur place, fut installé un nid de commerces et de loisirs (centre commercial 2000), connu communément comme la corniche de Casablanca où réside la grande bourgeoisie. Boutiques de luxe, clubs privés, restaurants gastronomiques et hôtels classés, ont confectionné ce quartier de prestige, accompagnant le quartier des bureaux et sièges des investisseurs nationaux et étrangers.

C'est dire la recherche permanente d'une image à l'occidentale, l'installation définitive du tertiaire, l'aménagement de vastes espaces de circulation, de rencontre et de loisir dans le but d'atténuer au maximum la présence de la médina et d'effacer son image dégradée. Ceci bien entendu avant que les aménageurs ne prennent conscience de son importance au travers du schéma directeur d'aménagement, (S.D.A 1983).

Les quartiers Est sont ceux qui abritent le plus d'activités du commerce de gros. Ils sont fortement occupés par de vastes entrepôts et divers dépôts, et quotidiennement assaillis par les camions de livraisons, engendrant du fait un paysage urbain hétéroclite et bruyant. Cela n'a pas pour autant empêché le développement du l'hypercentre (gare de Casa-voyageurs, place Mirabeau), car le contenu en activités de cette partie est en relation directe avec sa vocation. Elle abrite des locaux de grossistes, des sièges sociaux d'entreprises industrielles, et un petit quartier de finance, qui devient une plaque tournante ayant contribué fortement à une importante extension des entreprises.

Par contre, le centre n'a pu s'étirer vers le Sud. Ce quartier est l'apanage de la fonction résidentielle où ont proliféré de vastes quartiers populaires avec une très grande densité d'occupation au sol, mettant ainsi une barrière de croissance au centre et donnant un caractère ségréatif à l'espace urbain général de l'agglomération.

Par ailleurs, l'épanouissement du centre des affaires a engendré des zones de tension avec les espaces traditionnels. La médina, après avoir fait l'objet de démolitions dans ses parties Sud-est, se retrouve encore en conflit avec les espaces de l'hypercentre notamment dans sa partie Nord. Tel que mentionné plus haut, le schéma directeur d'aménagement de 1983, semble prendre conscience de l'opportunité touristique que représente la Médina. Sa tendance serait plutôt de mettre un frein à l'éclatement spontané de l'hypercentre en l'orientant vers une direction privilégiée et unique (la direction Nord-est vers Mohammedia, encouragé par l'existence de la voie ferroviaire entre les deux pôles).

Aujourd'hui la ville de Mohammedia (30 km à l'Est), est une partie de la vaste agglomération casablancaise. Une centralité qui constitue avec l'hypercentre et la nouvelle centralité d'ANFA (5 km à l'Ouest), projet lancé en l'an 2000, le pôle central d'un « *un grand projet urbain d'attractivité internationale et métropolitain pour Casablanca* » selon les objectifs de l'agence urbaine de Casablanca. Elle répond à la décision royale d'appliquer, pour les besoins d'internationalisation, une vocation urbaine au site de l'aérodrome d'ANFA.

La commande faite par l'agence urbaine de Casablanca à l'association Urba 2000 pour l'étude d'un SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement Urbain), complété par un avenant du marché en 2005, a abouti à un rapport définissant les orientations majeures et les potentialités de métropolisation de Casablanca. Le rapport prévoit le renforcement des pôles tertiaires et des espaces d'activités de haut standing et de commerces internationaux en grandes surfaces, symboles de la centralité métropolitaine. La liaison entre le nouveau pôle et l'ancien sera assurée par l'ensemble tramway et trains type RER.

Ainsi, le développement des espaces centraux de cette grande agglomération s'insère d'une façon originale dans un modèle international. Son modèle d'extension et d'organisation, en privilégiant des espaces de réserve pour toute saturation à venir, se caractérise par l'évolutivité et le dynamisme car les transformations étaient très rapides.

Cependant, la planification de ce qui est appelé « la médina verte » dans le nouveau pôle d'ANFA, mais surtout la construction de la grande mosquée de Casablanca à l'Ouest, avec les aménagements qui en découlent, démontre la mise en place d'un certain contrepois à la tendance jusque là tertiaire du développement du centre.

La recherche de l'identité spatiale, conjuguée à une aspiration économique fondée sur le tourisme devrait concourir à renverser la tendance. Les nouveaux pôles en retraits par rapport à l'hypercentre laissent à la Médina une marge de manœuvre pour s'identifier tel un pôle touristique incontournable. Les pouvoirs publics l'ont compris, car il faut redonner à la partie traditionnelle sa centralité symbolique à travers des actions de sauvegarde. Ces dernières, et c'est une spécificité casablancaise, ont été appliquées en douceur (Fig. 11).

Dans les années 20-30, date des grandes mutations spatiales générées par l'émergence d'une partie urbaine européenne, et même après l'indépendance, jusqu'en 1983, la médina était marginalisée et souffrait de dégradation, spécialement dans ses parties centrale et orientale. « *Son état taudifié a souvent encouragé des projets de destruction et de réaménagement massifs. C'est faire peu de cas d'un espace urbain, équivalent à une ville moyenne* » (Troin J-F., 1988).

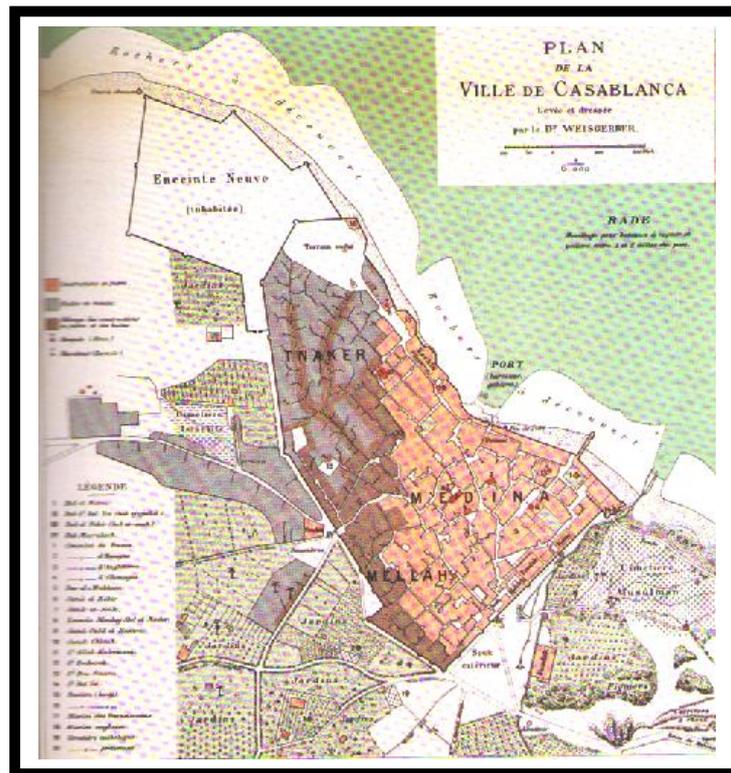


Fig. 11 : La ville traditionnelle Avec ses faubourgs, Tnaker et Mellah (Structure organique autour de la mosquée et du souk).

Source : COHEN, Jean-Louis/ELEB, Monique, Casablanca, mythes et figures d'une aventure urbaine, Hazan, 2004, p25.

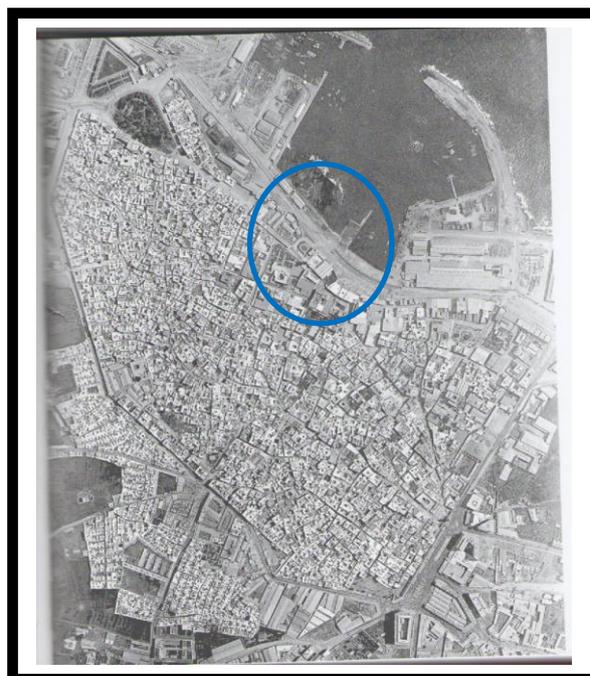
II.2.2. Le Retour Vers la Médina :

Pourtant, la concentration des activités et des populations est très importante et les activités artisanales s'y trouvant constituent l'essentiel des achats des touristes étrangers, bien qu'une partie des activités semble verser dans l'informel. En fait, la Médina constitue une plaque tournante non des moindres pour le tertiaire informel et ses services (petits commerces et petits métiers non contrôlés), alors que sous le protectorat français, « *l'ancienne médina abritait environ 2300 activités regroupant des entreprises, d'artisanat, (7.7 %) des commerces (66.4 %) et des services (16%), le reste étant composé de locaux fermé* » (Troin J-F., 1988) La médina assumait ainsi son fonctionnement et servait de cadre de vie intégré et contrôlé pour le prolétariat ouvrier marocain.

En dépit de sa marginalisation et de sa dégradation, la médina continuait à fonctionner en certains aspects sous sa forme traditionnelle. La mosquée et le souk desservant les marchés des campagnes environnantes représentaient une centralité unique, concentrée près du port. (Figure 12). Tout autour, se développent les résidences des marchands soukiers. Et plus loin, se concentrent dans un tissu organique à rues et ruelle exigus et sinusoïdales, les résidences des ouvriers et des habitants locaux.

Cet espace dynamique serait alors un pôle non négligeable dans l'agglomération casablancaise, ce qui, après l'indépendance, a suscité la reconsidération de la position des décideurs.

Fig. 12 : Situation stratégique du centre de la vieille ville. En ayant pieds dans le port.



Source : Cohen, Jean-Louis/ELEB, Monique, Casablanca, mythes et figures d'une aventure urbaine, Hazan, 2004, p 67.

Or, ce noyau a subi précédemment maintes opérations de destruction. Déjà les côtés sud et sud-est ont été détruits ainsi que ses remparts pour laisser place à des boutiques modernes en façade (Place Mohamed V). Les parties les plus sobres sont celles en contact avec le centre d'affaires, c'est-à-dire les parties orientales et centrales ont été remplacées par des grands immeubles de bureaux. Au niveau des bordures de la médina, la dégradation et le besoin de renouveler l'image du centre-ville ont motivé les adeptes de la table rase. Au remplacement des remparts et des habitations traditionnelles, s'est mis en place un décor de transition vers ce qui représenterait le nouveau paysage urbain du centre.

Les immeubles d'habitation, les activités commerciales et les activités publiques ont pris place dans un ensemble architectural renouvelé, faisant transition suite à la démolition d'un nombre d'îlots insalubres. Toute une place-contact le long de l'axe Jardin public- place Mohamed V serait réalisée au départ pour amorcer la fin d'une architecture ancestrale et la mise en place d'une forme spatiale moderne. Les années 70 auraient être fatales pour la médina sans la nouvelle tendance économique du début des années 80.

Le tourisme a imposé surtout à partir de 1983, une approche tout à fait à l'encontre de la politique d'aménagement au bulldozer. Elle suggère plutôt une restauration progressive de la médina. L'Etat intervient pour enclencher des opérations de réhabilitation partielle qui déclencherait la mécanique de la restauration. Cette option est très apparente dans les espaces publics communautaires, notamment les mosquées car, plus qu'un simple lieu de prière, c'est *«un mode d'occupation de l'espace (...), il nous renvoie aussi à l'organisation globale de l'espace la ville »* (Berardi, 1979 cité par Cattedra Rafaele, 2002).

Certes, leur réhabilitation est fortement soutenue par l'Etat, notamment par le ministère des Habous, mais elle demeure une dynamique marquée par l'initiative privée (bienfaiteurs, communautés de quartiers, Djamaa de ruraux récemment installés, riches entrepreneurs, pèlerins revenus de la Mecque). Par la suite, d'autres opérations sur l'habitat seraient reconduites par les habitants eux mêmes moyennant une aide financière émanant de l'Etat. Nous pouvons apprécier la réussite d'une telle option à travers l'image propre et nouvelle de beaucoup d'habitations dans la médina.

Une telle action de sauvegarde ne s'est pas pour autant limitée à l'espace traditionnel existant. Une expérience urbanistique unique, fait rare dans l'espace maghrébin, a vu le jour par la réalisation d'une nouvelle médina dont l'ancienne serait en partie la source d'enseignement urbain. Le quartier Habous est une intéressante réalisation dont l'architecture serait une synthèse entre le traditionnel et le moderne.

Espace d'intégration communautaire en « *fonction d'une référence sociale à l'Islam* » (Cattedra R., 2002), la mosquée est reprise en tant qu'équipement structurant, elle se devait de reprendre son rôle d'antan « *d'espace totalisant* » (Cattedra R., 2002). Tout autour, l'injection de quelques activités artisanales locales et toute une gamme de services publics et communautaires (hammams, écoles coraniques, fours publics, pharmacies notamment de la médecine traditionnelle musulmane, etc.) a achevé de mettre en œuvre un décor typique des cités maghrébines.

Tout est fait pour la recherche de l'originalité permettant l'épanouissement touristique. L'enjeu de la médina a donc changé de destination. Il ne s'agit plus de démolir, plutôt d'intégrer le casablançais dans cet espace ancien. Les pouvoirs publics sont allés jusqu'à la reconstruction d'un mur d'enceinte en guise de rempart le long de la place Mohamed V, entre la médina et le centre d'affaires.

Bien qu'elles soient à l'état initial, les politiques de sauvegarde et de conservation ont ainsi permis à la médina de retrouver une place dans le paysage urbain casablançais. Le processus est enclenché et suit son chemin. Certains habitants de la classe aisée occupent des habitations rénovées. Le défi serait la délocalisation complète des activités informelles qui, en dépit d'un certain recul, continuent à occuper discrètement l'espace de la médina.

L'ensemble urbain très actif et aéré a atténué considérablement l'aspect répulsif du temps du laisser aller qui a prévalu notamment dans les années 70 au sein de la médina. Elle est aujourd'hui une centralité non négligeable. L'approche n'a pas mis l'accent sur la réintégration de la valeur et des fonctions de centre que des décennies de marginalisation ont fait perdre à la médina, comme c'est le cas dans les autres centres traditionnels des villes marocaines (Fès). Récupérer les potentialités d'une structure urbaine aussi mince ne peut être envisagé et coûterait cher pour l'Etat car son poids est insignifiant par rapport à l'ensemble du tissu casablançais. D'autant plus que les tendances d'extension de celle-ci ont fait perdre peu à peu à la médina sa position géographique centrale.

Toutefois, sa situation maritime près du port et face à l'océan atlantique l'impose en tant qu'image du paysage urbain qu'on ne pourrait ignorer. La médina de Casablanca est alors pensée comme une centralité touristique. Les interventions de sauvegarde en douceur et en surface ont provoqué un processus continu de réhabilitation notamment de l'habitat. La rénovation de l'image urbaine de la médina en a fait une potentialité touristique, culturelle et sociale. Elle est devenue le complément économique du centre d'affaires qui la juxtapose.

Dans un décor réhabilité, elle continue à abriter les activités d'achats et de services qui guident les déplacements d'achats ainsi que les pratiques culturelles, culturelles et ludiques.

Contrairement au centre d'affaire, le fonctionnement de l'espace urbain traditionnel se distingue par une grande capacité d'adaptation et d'insertion des couches sociales des différents paliers. L'expérience casablancaise nous montre cet aspect intéressant en termes de sauvegarde. Le dynamisme du tissu historique évolue dans un cadre fonctionnel bien précis. Son espace répond à une idéologie de zonage urbain dont l'objectif est la modernisation urbaine, mais bien adaptée aux conditions des espaces traditionnels.

La médina est récupérée dans un but touristique et culturel bien déterminé. La réalisation d'une nouvelle médina confirme cet objectif. Son contexte historique ne peut pas lui rendre sa place centrale d'antan, mais aussi l'ignorer serait une perte culturelle, économique et sociale. C'est dire que la politique de conservation en douceur et réalisation d'une réplique placent la médina dans un rôle de « participation », une centralité jouant donc pleinement son rôle touristique dans l'hypercentre de l'agglomération casablancaise.

Ces deux premiers cas constituent une illustration et une image type des options urbaines ayant marqué les pays magrébins au grand essor touristique. Ils témoignent de la place de premier ordre de la centralité traditionnelle dans ce processus de mise en tourisme. La question réside dans la généralisation ou non d'un tel procédé dans les villes méditerranéennes les plus réussies en terme de sa relation avec l'activité touristique?

III. Projet d'aménagement du Centre-ville de Barcelone:

Dans la rive nord de la Méditerranée, bien que les théories modernistes aient fait leur chemin, il n'en demeure pas moins que le retour vers le centre-ville fut pensé à travers la reconquête de la centralité traditionnelle. Des opérations de sauvegarde et de requalification urbaine ont permis au centre-ville de beaucoup d'agglomérations de retrouver une image renouvelée. Le centre traditionnel serait devenu un cadre d'enjeux dépassant même les limites locales des villes et concernent un champ spatial de la dimension du territoire. Les villages et les pôles éloignés participent même à cette dynamique de renouvellement, mais aussi par le marasme qu'ont provoqué les espaces modernes monotones construits hors échelle humaine.

L'approche s'appuie sur la préservation du paysage urbain, la réduction de la circulation motorisée privée, et l'optimisation des tissus urbains existants. Elle est alors environnementale, puis elle constitue une nécessité identitaire et une réponse au grand épanouissement économique. Le thème du tourisme fût parmi les facteurs déclencheurs de la tendance récupératrice des espaces traditionnels. C'est le cas de la ville de Barcelone.

Le choix de cette ville est motivé par le fait qu'elle rappelle étrangement les éléments ayant façonné la ville de Bejaia, bien que son échelle soit très différente. « *Plus au centre, au point de rencontre du quadrillage et de la baie, le défilé ordonné des îlots carrés cède la place à un amas de cellules irrégulières d'où émergent des constructions plus anciennes : c'est le BARRI Gothic, le quartier gothique. A sa droite, s'élève la colline de Mont-juic. Au-delà, la méditerranée étale sa surface soyeuse et scintillante. Chaîne côtière, plaine, colline, mer tels sont les éléments qui ont façonné la ville* » (Hughes Robert, 1992).

Ce sont les contextes sociaux différents, bien que cette ville ait connu une courte période musulmane, qui ont réalisé d'une façon très nette deux formes d'urbanisation contradictoires. Mais l'expérience barcelonaise est plus marquée par sa capacité de renouvellement et d'innovation ainsi que sa volonté de se réappropriier ses éléments naturels.

Elle doit sa richesse à sa situation stratégique en Catalogne, entre les Pyrénées et les régions du levant et du sud. Elle demeure timidement liée au nord européen et se trouve plus orientée vers la région méditerranéenne. « *Le destin de la Barcelone moderne a été et continue d'être défini par une capacité à saisir les événements extérieurs, par la vigueur du nationalisme catalan et par les flux et reflux d'une population industrielle et pragmatique* » (Audin Jean, 2010).

Mais aussi sa position de pivot en a fait une ville de passage et de refuge. Elle s'est toujours confrontée à des courants de « *migrations, d'invasions et de reconquêtes* » (Jésus de la TORRE, 2010). Cette situation avait, à bien des égards, conditionné sa situation urbaine pendant la période de gestation militaire aux XV^e et XVI^e siècles. Les considérations militaires, faisant de cette ville un point de défense stratégique nationale ont freiné le développement de son centre et ont réprimé toute extension extra-muros.

Comme résultat de cette imposition militaire fut alors la densification accrue du centre ancien et l'inexistence d'alternative de centralité. On est arrivé même à enterrer les morts aux pieds des églises, au niveau des fosses. Tout l'espace central de la ville traditionnelle fut frappé d'immobilisme structurel et fonctionnel. La cité s'endormait alors pendant environ deux siècles.

L'avènement de la période industrielle a changé la donnée. On assiste à une reprise du développement (début du XVIII^e siècle, 1714) « *avec une forte dynamique d'industrialisation, d'agencements urbains et de densification* » (Jésus de la TORRE, 2010).

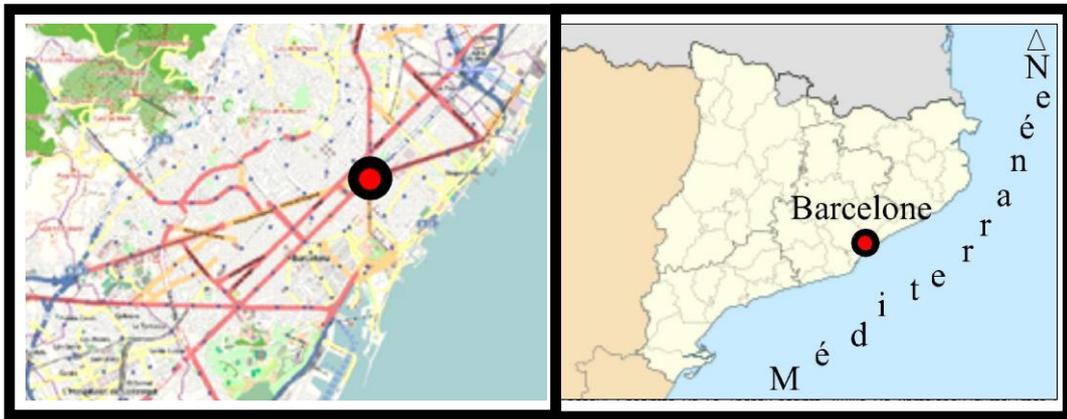


Fig.13 : Barcelone en situation de pôle urbain méditerranéen.

Source : www.Wikipédia.com, Partie de l'article en catalan intitulé, « Pla Cerdà ».

Or, le renforcement de la densification déjà existante par l'arrivée du prolétariat ouvrier et le développement de grandes zones industrielles au Levant, au-delà de la Ciutadella ont achevé de mettre à mal le tissu de la cité, notamment son centre traditionnel. Le diagnostic établi alors par l'urbaniste CERDA en 1856 sur les conditions sociales, économiques et urbaines a fait ressortir un état critique d'une ville inadaptée à la nouvelle civilisation.

L'aménagement de la ville de Barcelone n'était pas simplement un ensemble d'actions planifiées pour gérer son développement face à une situation donnée. Mais il fut l'objet d'une véritable théorie urbaine que son fondateur, CERDA Ildefonse a exposé dans son ouvrage intitulé « *Théorie générale de l'urbanisation* » (1867). Elle oppose aux principes traditionnels d'hierarchisation des espaces (avenues et rues secondaires) et de leur classification sociale, les idées d'égalitarisme et de liberté d'entreprendre et de posséder. (Fig. 14)



Fig. 14 : Plan hippodamien d'extension da Barcelone, dessiné par Cerdà en 1860, Contrastant avec le tissu organique de la vieille ville. Au milieu, la place de la gloire.
Source : www.Wikipédia.com, partie de l'article en catalan intitulé, « Plan Cerdà » « Plan de Cerdà »

Ainsi, son fil conducteur fut la recherche d'une cohérence urbaine de l'ensemble du tissu de la ville. L'objectif était la suppression des signes de différenciation spatiale pour enfin arriver à la réalisation d'une ville intégrale. Mais son plan a fait l'objet de beaucoup de polémique de la part de la municipalité locale et de la classe bourgeoise dominante qui voyaient dans le plan de Cerdà, la fin des principes nobles d'urbanisation constituant l'harmonie urbaine du passé.

Seulement, le plan fut adopté par décret royal et les travaux furent entamés en 1860. Le centre traditionnel est alors abandonné et sa centralité fut une parmi d'autres qui sont projetées dans le vaste « plan hippodamien » (Wikipedia Foundation, 2011). L'espace de la ville se développe selon un réseau de larges avenues (20, 30 et 60 m) perpendiculaires et en parallèles au front de mer. Ce qui permet l'ensoleillement du tissu. « *A l'intérieur, le grand quadrillage de l'Eixample, ou « Élargissement », datant du XIX^e siècle, occupe la plaine côtière, depuis la limite où le massif côtier s'affaisse vers la mer* » (Hughes Robert, 1992).

Le remplissage est réalisé suivant un système d'îlots de 113,30m de côté (la *manzana*), avec chanfreins de 45° aux intersections, qui permet de dégager la vue (Fig. 15). Le cœur de cet ensemble est une grande place carrée « plaça de les Glòries » structurée par les trois lignes, l'avenue méridienne, la diagonale et la parallèle, qui sont tracées sur d'anciennes voies de communication. Elle occupe d'une façon systématique, comme c'est le cas des autres places de la ville, l'intersection de districts formés de 10 x 10 îlots.

Cependant, la régularité poussée du tracé de Cerdà a effacé en réalité la présence d'un centre véritable. Le centre traditionnel n'a pas bénéficié d'un traitement différencié et n'est considéré ni plus ni moins qu'un district (une centralité) parmi le reste. Les institutions, les activités de commandement, les commerces, les services ainsi que les espaces d'habitation se diluent et se mêlent dans un ensemble cohérent et surtout uniforme du tissu urbain.

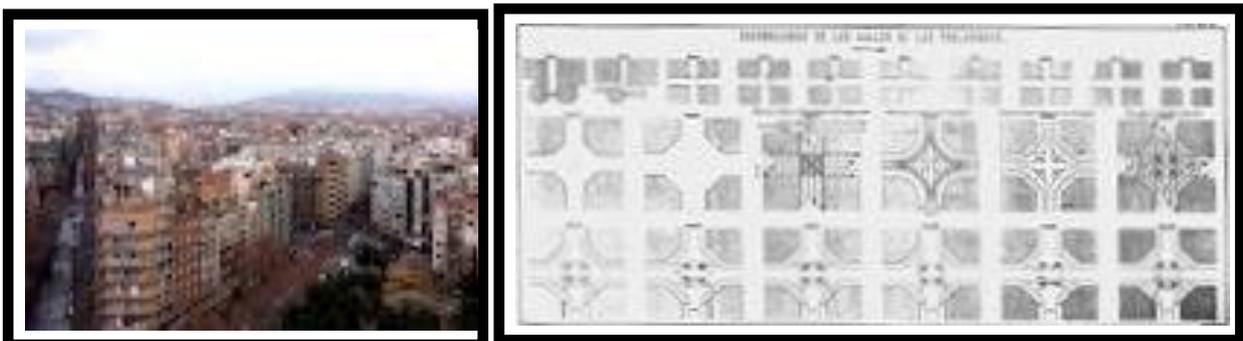
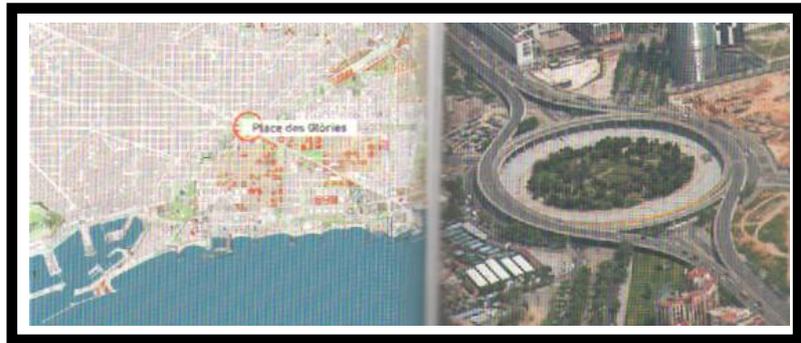


Fig. 15 : Plan des îlots avec leurs chanfreins à 45°, structurés par un réseau routier uniforme.
Source : www.Wikipédia.com, Partie de l'article en catalan intitulé, « Pla Cerdà » « Plan de Cerdà ».

D'autres architectes et d'autres urbanistes tels que le lauréat du concours municipal de 1859, l'architecte Rovira i Trias lui ont opposé un plan basé sur le zonage et la hiérarchie spatiale selon un ordre concentrique en couronnes autour du centre ancien, mais il n'a pas reçu l'aval de l'administration centrale penchant pour le courant progressiste.

Ainsi, Barcelone fut longtemps dépourvue d'un centre de référence et d'identification. Même la place de gloire, avec sa situation privilégiée à l'intersection des voies aussi importantes, la Diagonale, le Parallèle et la Méridienne, demeure seulement un grand nœud routier (Fig. 16). Ce que représente cette place n'est pas assimilé à une logique d'un cœur urbain pouvant devenir un nouveau centre ville, mais sa fonction est pensée comme un renforcement de la fluidité de la circulation au regard de sa position d'un simple échangeur majeur des voies de communication.

Fig. 16 : La place de la gloire, une centralité majeure à valoriser, réduite ici au rôle d'échangeur routier.



Source : Masbounji, Arielle (dir.), Barcelone, la ville innovante, Paris, Groupe Moniteur, 2010, p 122 & 123.

L'uniformité du nouveau cadre spatial barcelonais bannit toute conception d'un plan centré de la ville. « *A Barcelone, la polémique qui s'engage entre l'ingénieur Cerdà et Rovira i Trias, l'élu malchanceux de la municipalité, résume notre propos: l'architecte regrette l'absence d'un plan centré et harmonique* » (Rives nord-méditerranéennes, 2004). Cette uniformité brouille les repères et conduit à la monotonie spatiale d'une régularité géométrique accrue. On ne savait par où commencer à Barcelone. Le mérite de son plan fut l'introduction d'une approche hygiéniste qui a certainement sauvé les habitants d'autres épidémies à l'instar des terribles pestes du XV^e et XVI^e siècles.

Mais aussi la régularité et l'élargissement des voies ont permis une bonne aération du tissu et une fluidité de circulation, ainsi qu'une liberté et grande possibilité d'évolution des institutions et équipements. Seulement, la monotonie a fini par gagner le caractère de la vie urbaine et fonctionnelle de Barcelone.

C'est ainsi que fut instauré un grand débat sur la centralité au cœur duquel est formulée une gestion nouvelle de l'espace orientée sur la réaffirmation d'une centralité. Confirmer la place économique de Barcelone, comme capitale économique de l'Espagne, était à l'origine de l'objectif du plan territorial métropolitain initié en 1976. La centralité est alors le thème central au cœur de la doctrine urbaine nouvelle. Le développement de Barcelone en démographie est spectaculaire, avec 1.6 millions d'habitants (22.22% de l'aire métropolitaine) et 100 km² de surface urbanisée. Elle est devenue un pôle pivot dans la méditerranée européenne, avec 25 % des déplacements qui s'opèrent en Barcelone. Ainsi, ses objectifs s'inscrivaient entre la continuité et la transformation.

Cependant, Barcelone a atteint « *la rançon de trop de sucée avec 7 millions de touristes pour 1.6 millions d'habitants* » (Masboungi Areille, 2010) (Statistiques correspondant à l'année 2008). Un large débat autour du modèle urbain à valoriser dans le cadre de la nouvelle économie a dégagé des lacunes sur la qualité de l'organisation urbaine. La stratégie urbaine qui fut adoptée au milieu des années 80 (1985-1995) suggérait des actions d'aménagement et de reconquête des espaces publics sur deux fronts :

D'une part, il s'agit de concevoir et de réaliser de nouvelles centralités de manière à permettre la polarisation de certains sites, identifiés au nombre de 11 et situés dans les lieux prestigieux de la ville nouvelle et dans les zones périphériques (urbaines et naturelles).

D'autre part, il est question de la prise de conscience d'un traitement différencié de la centralité ancienne en procédant à sa réaffirmation. On évoque aussi des opérations de réaménagement de l'espace hérité du plan afin d'en reconquérir les espaces publics. (Fig. 17)

Ainsi, de nouveaux parcs sont réalisés, tels que le parc de Diagonal, le parc central del Poblenou, le parc de Nou Barris, etc. Des voies rapides sont réaménagées en boulevards, comme la Ronda, un périphérique transformé pour assurer l'articulation entre le paysage, la circulation et la vie urbaine, ou le Nus de la Trinitat, un échangeur routier qui abrite des équipements publics et un grand parc. Le projet de restructuration de la place des Glories l'a défini comme un vaste échangeur-parking. Cette infrastructure à l'origine routière serait conçue comme « *infrastructure habitable et pourvoyeuse d'espace public* » (Clos Oriol, 2010) qui se développe sous forme d'un bâtiment urbain avec un espace public (Le parc). C'est le cas aussi du secteur de Sant Andreu-Sagrera au nord-est qui fut l'occasion de résoudre le problème de la rupture qu'engendrent les voies ferrées dans un tissu urbain. L'opportunité de

l'arrivée d'un TGV a stimulé l'idée d'un grand projet constitué d'un vaste espace public, un parc entre la place des Glories et la Ronda, qui serait entouré de programmes de logements, bureaux, commerces, hôtels, équipements sportifs, etc.

Fig. 17 : Les secteurs clés de centralité à promouvoir dans le tissu hérité du plan de Cerdà.



Source : Masboungi, Arielle (dir.), *Barcelone, la ville innovante*, Paris, Groupe Moniteur, 2010, p 79.

Le forum a fait l'objet d'une lourde opération de rénovation. Cette zone abritait des équipements lourds et polluants, faisant dégrader l'image du paysage urbain du secteur nord-est, tels que la station d'épuration d'eau, l'usine de traitement des déchets et la centrale électrique. L'opération visait à rendre ses équipements discrets en construisant un palais des congrès, des centres commerciaux, hôtels, port de plaisance, aquarium géant, quartiers universitaires et résidentiels, bureaux, et une vaste esplanade articulant l'avenue de la Diagonale avec le prolongement du front de mer.

Barcelone a su faire sa réconciliation avec son site naturel. Un vaste parc de promenade se prolongeant vers le centre ville a pour objectif de redéfinir le littoral de Barcelone qui se tourne ainsi vers la mer (Fig. 18). Les usagers y trouvent un espace accueillant qui les met directement en relation avec l'eau.

Fig. 18 : Le Parc de Diagonal Mar, instaurant le dialogue entre la ville et son site marin. Promenade sur front de mer, qui le prolonge vers la ville.



Source : Masboungi, Arielle (dir.), *Barcelone, la ville innovante*, Paris, Groupe Moniteur, 2010, p 16.

La réflexion s'est étendue vers les limites ville-nature du côté montagne, sa limite de toujours qui devrait se transformer en opportunité de composition urbaine. Le vert est pensé comme du plein et une stratégie pour recomposer la montagne. Le Montjuïc servirait de réceptacle aux programmes d'exception (exposition universelle, jeux olympiques). La montagne est réfléchie dans le sens où elle serait une limite épaisse, une ceinture verte protectrice articulant la ville avec ses espaces agricoles, naturels et forestiers.

Le « *vert stratégique* » (Clos Oriol, 2010) est une opération d'envergure qui sous-entend aussi la généralisation de l'espace vert dans la ville. Bien que « *cet axe fort de la nouvelle renaissance de Barcelone témoigne d'un rapport à la nature revisité, dynamique, renouant avec la force évocatrice et imaginaire d'un site exceptionnel, entre mer et montagne, qui confère sa magie à Barcelone* » (Masboungi Ariella, 2010), il n'en demeure pas moins que le plan ne prévoyait pas un espace vert dans chacune de son unité d'îlots. Deux cotés adjacents sont seulement à construire, alors que la spéculation a eu raison des espaces de vie et d'aération restants, supprimés par la construction des deux cotés vides des îlots.

Les grands ensembles, flanqués sur et au bas de la colline, ont été restructurés à travers leurs espaces interstitiels. Des centralités ont été réalisées en remplissant ces espaces par des équipements de quartiers, petits parcs et des aires de stationnements des transports collectifs, ainsi que d'autres opérations de renouvellement ayant fait l'objet de plans partiels, pensés et concrétisés dans le cadre du plan métropolitain de 1976.

Cependant, les deux actions les plus importantes sont celles qui ont concerné le secteur dit 22@ et la Ciuta Vella, c'est-à-dire la vieille ville. Programmé à Poblenou, une centralité amorcée par les travaux du quartier olympique et de la Rotonda, le projet 22@ a été motivé par le contexte nouveau de la mondialisation. La compétition économique est depuis peu l'apanage des technologies de l'information et des communications. Vouloir se situer sur ce réseau de villes compétitives est à la base du processus ayant conduit à la réalisation de ce grand pôle technologique au cœur de la ville (Fig. 19).

Le besoin de spécialisation de Barcelone dans le domaine des technologies digitales et de communication a consacré 2.2 millions de m², sur les 4 millions qu'elle dispose, pour accueillir les activités de la connaissance dont 400000m² sont aux activités dites nouvelles « *activités intensives de la connaissance* » (Barcelo Miquel, 2010) qui dépassent le domaine du High-Tech. Une part d'habitat et un tissu social et culturel assurerait la mixité nécessaire

au vécu de l'espace. Ils se développeraient à côté des équipements de pointe en énergie et en technologies de communications, alors que pour la mobilité, sont privilégiés les circulations propres (Tramway, bus, vélo, circulation piétonne).

Fig. 19 : Transposition spatiale au centre de la ville des quatre thèmes de la nouvelle économie d'information (Centralités en technopôles).

Source : Masboungi, Arielle (dir.), Barcelone, *la ville innovante*, Paris, Groupe Moniteur, 2010, p 75.



Sa trame fait exception par rapport au reste régulier et uniforme. Elle est plutôt libre et représentant une certaine flexibilité spatiale dont les îlots ouverts peuvent accueillir des constructions neuves, engendrant ainsi un contraste fort intéressant entre une architecture ancienne et une architecture libre et nouvelle. C'est l'une des idées innovantes enclenchées par la ville de Barcelone. La mixité fonctionnelle, (Équipements 10 %, espaces verts et publics 10%, habitat réhabilité, transports collectifs, bâtiments de hautes technologies, technopôles), a garanti une grande dynamique de transformation. Cette stratégie a vite gagné l'approbation des habitants dont des propriétaires d'îlot. C'est aussi une opération qui a suscité l'admiration des étrangers venant en professionnel ou en tant que touristes.

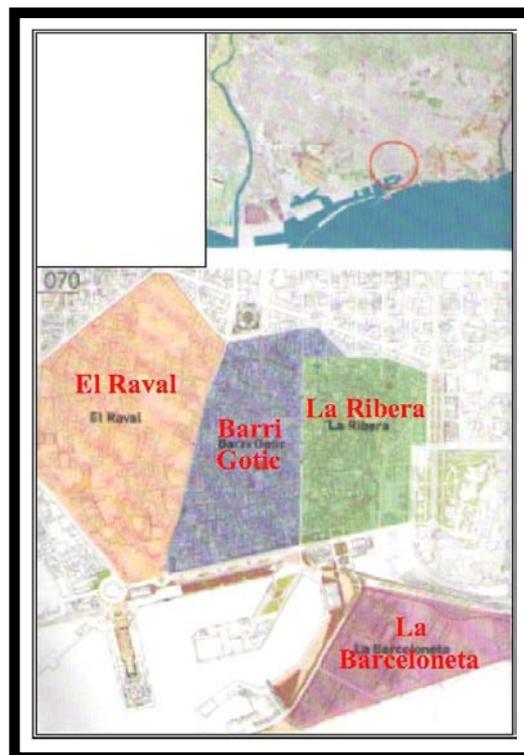
Ciutat Vella, le cœur historique est le centre du premier arrondissement de Barcelone, son centre politique et économique jusqu'à la moitié du XIX^e siècle. C'est aussi un centre symbolique de tout le territoire de Catalogne (Figure 20). Longtemps ignorée, son importance fut peu à peu perdue après la démolition du mur d'enceinte en 1856, et sa structure fut malmenée et dégradée par la densification très poussée pendant la période des guerres. Mais sa densité demeure élevée de nos jours (236 habitants/ha, 700 dans certains secteurs contre 175 habitants pour le reste de la ville).

« L'action publique doit porter à la fois sur les échelles de la vie quotidienne et sur des échelles plus métropolitaines, avec le souci d'y préserver sa riche complexité urbaine. La vieille ville était un paradoxe, lieu du tourisme et lieu de rejet, pour une bonne part en raison

de son tissu confus et serré, difficile à bien habiter, contraint pendant des siècles par les murailles à l'intérieur desquelles la ville s'est fortement densifiée » (Clos Oriol, 2010).

Fig. 20 : Située au cœur de la vaste extension de l'espace urbain, la vieille ville est structurée selon quatre quartiers, « Barceloneta » étant le plus important (centralité à valoriser au niveau du port).

Source : Masbouni, Arielle (dir.), Barcelone, la ville innovante, Paris, Groupe Moniteur, 2010, p 87.



La politique adoptée au départ début des années 80 établissait des plans de transformation radicaux avec des actions d'expropriation et de démolition pour l'aménagement des espaces publics (Plans de transformations intérieurs). Ces plans ont été seulement appliqués aux deux quartiers Barceloneta et El Raval. La contestation des habitants et des adeptes du patrimoine historique ont poussé la municipalité vers la fin des années 80 à remodeler son plan d'action. Il se penche plus tôt sur une réhabilitation en douceur qui fait participer davantage les habitants. La gestion fut confiée à des organismes anonymes à capital mixte mais qui demeure à majorité publique.

L'objectif qui a prévalait à la fin des années 80 était concentré sur la qualité de vie des habitants. La rénovation prévoyait d'abord l'aménagement d'espaces publics puis, le comblement des vides engendrés par un mélange de l'ancien réhabilité aux constructions neuves. Les problèmes urbains de l'ancien centre étaient divers : très forte densité, absence d'espaces publics, logements insalubres, disparition des commerces et des petites entreprises, rues très étroites, insécurité, pauvreté, etc. Le nouveau plan (Le plan d'action globale), projetait la poursuite de la réalisation d'espaces publics (6,4hectares sur 10,6h), la

construction de logements publics, et la réhabilitation des logements existants (55 % des logements privés), ceux notamment en relation avec les espaces publics, et la réalisation d'équipements de quartier, tel l'université, les musées, les centres culturels et sociaux.

Les atouts du cœur de cette ville, son patrimoine, sa vie culturelle basée sur le partage des valeurs et des émotions, la présence de la mer et du port, ont conditionné les actions de sauvegarde à travers notamment la réhabilitation de la pièce majeure du quartier, son quartier central. « *Suture urbaine, recherche d'un meilleur équilibre entre bon design et entretien facile, discrétion dans l'approche des multiples strates historiques, alliance entre patrimoine et nouveaux usages, stratégies pédagogiques avec les usagers, interactions entre différents acteurs sociaux dont la cohabitation est fragile, reconnaissance d'un territoire à la fois symbolique (cœur d'une capitale) et quotidien (des quartiers)* » (la municipalité, 2008).

Pour exemple, le quartier Santa Caterina où les interventions avaient une attention particulière envers le marché, est installé à la place d'un ancien couvent démoli en 1840, le marché a repris le toit de celui-ci mais avec une architecture contemporaine. Une partie du site archéologique du monastère se trouve conservée dans le marché, faisant de l'endroit un lieu d'accumulation historique qui représente les trois strates: le couvent, le marché (1840), et l'architecture contemporaine illustrée par le toit en carreaux de céramique très colorés.

Les travaux de réhabilitation et de reconquête sont toujours en cour et les premiers résultats de la dynamique de transformation ont influé positivement et sur les usagers et sur les visiteurs. Depuis le lancement des opérations de reconquête et de renouveau urbains, 7 millions de touristes ont fait le déplacement dans les promenades barcelonaises, sur le front de mer, dans le centre ville ancien et les nouveaux espaces centraux. Après avoir été un vaste espace régulier et monotone, Barcelone fut pratiquement transformée. Elle est dotée de centralités attractives où il fait bon de vivre.

La lacune réside toutefois dans l'absence d'un centre unique que les urbanistes déclarent impossible à réaliser. La structure héritée du plan orthogonale est très rigide, ne permettant pas beaucoup de souplesse, et rendant la tâche difficile aux aménageurs. Mais l'innovation y était, faisant de Barcelone une métropole de qualité supérieure dont l'attractivité dépasse le seul territoire catalogne, pour s'étendre vers l'Europe du nord et vers l'ensemble de la région méditerranéenne.

Conclusion Du Chapitre :

Ayant pour objet la nécessité d'optimiser le fonctionnement de l'espace urbain, les expériences étudiées démontrent un accord commun à considérer que cet objectif repose sur la conquête ou la reconquête des espaces centraux. La tendance vers le gigantisme et l'unification spatiale a engendré des tissus désordonnés et plats, échappant à toute opération d'un urbanisme contrôlé. Ceci a produit entre autre, la perte des repères et l'espace est devenu sans identité propre et sans polarité qui gère ses activités et son vécu quotidien.

Le retour au centre, à travers la projection de nouvelles centralités et/ou par la récupération valorisante de l'ancienne centralité s'est imposé comme une alternative incontournable pour réguler les dysfonctionnements urbains. Le débat sur la centralité a marqué la réussite des opérations de réhabilitation urbaine qui ont touché les villes les plus évoluées, en dépit de quelques lacunes. Car en fait, le caractère moderne de notre ère, véhiculé par la motorisation généralisée de la circulation ne peut permettre aux centres traditionnels une totale reprise de leur rôle ancien. Mais bien que leur structure soit révolue, les aménageurs et les décideurs sont dans l'incapacité de les ignorer. Ils demeurent une source d'enseignement, et constituent une opportunité pour les économies tirant profit du tourisme.

Les projets de reconquête demeurent beaucoup plus un renouveau de l'image urbaine capable de séduire le visiteur. Par contre, le vécu dans ces espaces est en grand manque des éléments de la vie moderne (centres commerciaux, circulation en voiture, grandes salles de cinémas, aires de jeux, etc.) Ils reflètent le caractère de ville-musée rénovée pour les besoins de management touristique. Il s'agit en outre de la problématique de la nouvelle architecture qu'il convient d'intégrer dans le tissu ancien. Or, la participation sociale ne concerne plus le détail architectural, comme ce fut la coutume jadis. Ce qui a produit une architecture de l'imaginaire d'un individu (l'architecte) au lieu de la communauté, conduisant aux pertes des significations architecturales que chacun s'est déjà approprié dans l'ancienne architecture ?

Cependant, le débat sur la centralité met en évidence un aspect très important. Il s'agit du domaine de la gestion, car la planification ne peut pas réussir sans une gestion constante et renouvelée de l'espace central projeté. Il est de devoir de tous les acteurs de l'aménagement de garder l'œil ouvert sur l'évolution des centralités projetées ou reconquises car centré l'espace de la ville est synonyme de maîtrise de son développement harmonieux, et le laisser aller produit inévitablement la dislocation de sa structure et son dysfonctionnement urbain.

Chapitre troisième :

- ***Le centre-ville : espace privilégié de centralité touristique.***

Introduction du Chapitre :

Le tourisme a commencé à se développer parallèlement au triomphe de l'industrie, l'on assiste à la fin du XXe siècle, à la tertiarisation croissante de l'économie, dont le développement du tourisme est un aspect. Le renforcement et l'accélération du processus du développement touristique à travers des actions de valorisation d'envergure a marqué des champs compétitifs mais aussi coopératifs mondiaux. Cela concerne même les économies les plus évoluées au monde, confirmant un certain bouleversement constaté dans les politiques économiques.

Le tourisme a longtemps été une pratique très liée aux opportunités naturelles des sites. La classification touristique s'applique aux endroits présentant un environnement exotique, naturellement sain, avec des vues pittoresques. Depuis les années 90, la conceptualisation de l'environnement, comme base de toute politique de progrès, a changé les tendances touristiques vers la culture et l'environnement, comme cela a été constaté récemment par Etienne Pauchant à l'occasion du Salon du tourisme de Berlin (ITB), qui s'est tenu du 6 au 10 mars 2012, « *La demande pour un tourisme culturel et respectueux de l'environnement s'installe calmement* ».

Ainsi, les richesses patrimoniales, culturelles et historiques des populations constituent davantage les destinations touristiques qui sont de plus en plus privilégiées. Du coup, le tourisme urbain est un facteur de croissance économique, car les activités touristiques participent à la diversification et même à l'essor des fonctions de la ville.

En contrepartie, la ville doit s'adapter aux exigences de qualité touristique. Elle doit favoriser le développement de l'offre touristique. Ce bénéfice mutuel pourrait constituer une opportunité et un facteur de développement urbain des villes et de croissance économique.

La stratégie mise en œuvre dans beaucoup de villes à forte potentialité touristique s'appuie justement sur la promotion urbaine de leurs espaces centraux, notamment traditionnels, en valorisant leurs moments forts, leurs monuments et leurs espaces-musées. Les activités culturelles sont dans leur majorité organisées au niveau de ces espaces. La centralité touristique a souvent fait écho à la centralité ancienne.

Les villes désireuses de développer leur activité touristique devraient bénéficier d'infrastructures d'accès assez diverses et performantes pour conforter plus encore le sentiment de la proximité psychologique, mais aussi des équipements d'accueil et de services touristiques de qualité supérieure et au coût attractif.

Ainsi, les villes de qualité touristique sont d'abord celles dont la situation géographique est stratégique par rapport aux zones à forte fourniture en touristes (nœuds d'un réseau, zone d'articulation comme dans le cas des villes méditerranéennes, proximité), celles disposant de la facilité d'accès (coût et temps réduits), celle dont la localisation et le climat seraient favorables au confort et au repos, les villes qui allient la qualité paysagère et gastronomique, mais aussi et surtout, les villes disposant d'une qualité urbaine et d'un patrimoine historique riche et valorisé. C'est un fait que les pratiques touristiques qui sont en relation avec la culture urbaine se renforcent dès le milieu des années 90 et connaissent depuis une expansion très importante.

Cependant, nous ne pouvons explorer en profondeur le sujet du rapport centre-ville et centralité touristique vu la nouveauté du thème et le peu de rapports et de publications conceptuelles dans le domaine. Nous nous focalisons sur un aperçu des pratiques touristiques urbaines en précisant les changements et le contexte de leur évolution. Quel pourrait être le rôle du centre-ville dans le champ du tourisme urbain? Serait-il l'espace exclusif et dominant de la centralité touristique? Comment cette nouvelle pratique est amenée à cohabiter avec les fonctions traditionnelles du centre-ville (administrations, commerces, habitat, etc.)? Des réponses peuvent être formulées en définissant d'abord le concept du tourisme « urbain »

Cet objectif nous permettra de disposer d'une part, d'un corpus de critères d'évaluation du potentiel touristique que peut renfermer notre cas d'étude à savoir la ville de Bejaia et d'autre part, de nous rendre compte des stratégies de mise en tourisme et la façon dont elles répondent aux contraintes de développement touristique en ce qui touche les espaces centraux, et en particulier le centre ancien.

I. Définitions conceptuelles :

I.1. Le tourisme :

Quelques travaux de recherche ont tenté d'attribuer une portée scientifique au concept de tourisme, Asworth (1990), Low (1993), Pages (1995), Cazes (1996), Kadri (2002) et Hoerner (2002). Ils se trouvent à l'origine d'une base de réflexion exploitée par l'organisation mondiale du tourisme afin de fixer des critères communs de définition. (http://fr.wikipedia.org/wiki/Tourisme_urbain).

Les approches les plus répandues traitent le tourisme en tant que phénomène tirant ses pratiques, soit de lieux géographiques spécifiques, soit des cultures et richesses patrimoniales des populations et de leur mode de vie. La première vision définit l'attractivité touristique d'un territoire à travers ses composantes géographiques telles que les vastes espaces verts, les sites

naturels uniques (plages, forêts, montagnes, etc.), alors que la deuxième met en évidence l'attractivité des villes qui offrent une concentration d'attractions touristiques, des facilités d'accueil et des commodités, que permettent le patrimoine et la qualité urbaine des villes.

L'expansion exceptionnelle qu'a connue ce phénomène depuis les années 90 a fait des villes, notamment de leurs quartiers historiques, d'importantes ressources économiques de revenu national. Cette approche transforme l'espace urbain en destination touristique et démontre son importance dans le développement des villes et de l'économie locale. C'est dire tout le bénéfice à tirer de la conceptualisation et de la promotion d'une discipline aussi prometteuse. Le développement des deux approches a conduit des auteurs comme Boyer Marc en 1996 à définir deux modèles de tourisme.

Le premier est basé sur des calculs économiques de marchés touristiques et de définition des flux touristiques. Il traduit le rapport de l'offre à la demande en repérant les marchés de départ et de destination tout en fixant les critères de satisfaction de la clientèle touristique. Il s'agit du traditionnel tourisme dit passif où le touriste est exclusivement consommateur (mer/soleil, montagne/neige) et où l'offre se trouve conditionnée par les qualités de situation géographique et de paysage naturel. Une nouvelle tendance orientée vers un tourisme dit participatif, plus soucieux des questions environnementales de la gestion de l'eau, de l'énergie et des déchets, serait une réponse aux écrits récents sur les dangers du tourisme de masse vers la fin des années 80.

Le second situe le tourisme dans le contexte historique, social et culturel de la société hôte. C'est cette approche qui a conduit au concept de tourisme urbain. C'est une pratique dont l'impact serait réciproque en incitant à la rencontre des civilisations et au respect culturel entre sociétés, dans la perspective d'un développement durable.

1.1.1. Le tourisme urbain:

L'espace urbain est le réceptacle et en même temps le bénéficiaire d'une telle expérience. C'est dire la prise en charge qui devrait en découler pour répondre à un tel objectif. Au niveau de la rive méridionale de la Méditerranée, à l'exception du Maroc et dans une moindre mesure de la Tunisie et de l'Égypte, on constate beaucoup de retards et d'hésitations dans les politiques touristiques, en dépit des opportunités du site. En Algérie, en raison du contexte défavorable engendré par l'instabilité politique et sécuritaire, le domaine a été marqué par un recul net et brutal depuis la fin des années 80.

L'Est méditerranéen serait plus avancé dans le domaine à travers des marchés de plus en plus confortés par des actions d'embellissement et d'aménagement en infrastructures

touristiques (hôtels de luxe et aéroports d'envergure en Turquie, sites archéologiques valorisés en Jordanie), l'incertitude toutefois demeure dans le domaine de la sécurité et de la stabilité politique. Une condition qui dépasse les réflexions urbaines dans le cadre de l'économie touristique.

Par contre, c'est sur la rive Nord de la Méditerranée que le phénomène a pris des proportions considérables. Les espaces urbains des villes touristiques sont profondément marqués par les objectifs de tourisme urbain. La pratique touristique, après le succès qu'ont connu certains de ces espaces, est fortement intégrée dans le processus économique global des pays comme la France, l'Espagne et l'Italie. A partir des années 90, les recherches se sont penchées sur la manière la plus optimale d'intégrer, dans certaines villes de renommée historique, des activités et des espaces à fonctionnalité touristique. Une grande part des politiques de réaménagement, d'extension ou d'aménagements nouveaux a pour objectif de valoriser cette pratique. La réflexion touristique conditionne depuis la réflexion urbaine.

Aussi bien pour le tourisme d'affaires, que pour le tourisme populaire, des parties très importantes de l'espace urbain se trouvent modelées de manière à répondre aux exigences des pratiques touristiques. Cette transformation concerne généralement le cœur de la ville où sont mis en évidence, palais de congrès, théâtres et cinémas, hôtels et commerces de luxe, etc., alors que l'on constate la discrétion qui marque les fonctions traditionnelles des espaces urbains (commandement, administration, commerce quotidien).

Le tourisme urbain serait devenu un des facteurs de base d'aménagement et de régénération urbaine des villes à vocation touristique. Après les considérations d'hygiène les ayant marquées pendant le siècle de la révolution industrielle, on constate le glissement de la réflexion urbaine vers la concentration dans des espaces qui leur sont privilégiés d'un maximum de facilités et de commodités d'attractions touristiques.

Le résultat appréciable à travers la qualité et la propreté des espaces urbains générés sur cette nouvelle base, conjugué aux actions d'envergure de revalorisation du patrimoine historique, a enclenché une évolution considérable des flux de touristes qui ne cesse d'augmenter au fur et à mesure que ces villes justifient d'une notoriété. Paris, Barcelone, Madrid, et Rome sont par excellence des villes touristiques mondialement reconnue, dont les dispositions urbaines initiales sont adaptées et suffisantes. Des villes intermédiaires existent, qui ont les mêmes objectifs d'alternative touristique, mais dont la notoriété reste à promouvoir, comme Toulouse en France, Venise en Italie et d'autres encore dont le réseau pourrait constituer une opportunité non négligeable d'inter-connectivité instaurant un tourisme multi-cibles.

Aussi bien pour les grandes villes de renommée touristique (villes moteurs), que celles ayant fait choix du tourisme comme modèle du développement économique (villes compléments), des conversions de fonctions, tout comme des aménagements nouveaux ont été opérés pour répondre aux besoins de la demande touristique. Des évaluations de l'offre touristique sont réalisées et certaines études ont analysé l'impact économique des flux touristiques sur le développement local dont Pages en 1995 et Cazes en 1996.

Toutefois, la question fondamentale qui se révèle comme un nouveau défi de plus grande importance serait d'une part l'impact de cette tendance sur les habitants permanents de la ville, et d'autre part, la continuité fonctionnelle de la ville comme espace d'administration, d'échanges commerciaux de différents niveaux, de services et de commandement, surtout dans le contexte actuel marqué par la multiplication des activités de services très diversifiés. Le centre-ville est dans ce sens l'espace le plus concerné car le plus fréquenté par les touristes.

Toute planification globale doit se pencher sur la manière de concilier l'accueil des flux de touristes de différentes catégories (affaires, vacances, visites, participation à des activités culturelles, etc.), et assurer un cadre de vie quotidien pour les occupants permanents, tout en prenant en charge le cadre fonctionnel des diverses institutions et équipements de la ville, en particulier au niveau de son espace central. Les touristes trouvent un grand intérêt dans la concentration géographique des offres correspondantes à leurs besoins.

La découverte et la connaissance du patrimoine architectural et ancien, les animations culturelles, et les promenades en ville se passent en centre-ville. Car la tendance est à l'exploration des modes de vie et des cultures des sociétés à travers leur patrimoine que concentre le centre historique. En même temps, l'organisation des fêtes et de diverses animations se déroule dans les places, les rues et les équipements publics des ensembles centraux.

1.1.2. La centralité touristique :

Plusieurs espaces de centralité touristique ont été aménagés pour accueillir les courts séjours, les longs séjours ainsi que les séjours d'affaires avec leurs lots d'activités d'animation culturelle. L'image et la vocation de la ville se façonnent différemment selon que la tendance s'oriente vers un tourisme de culture, de loisirs divers ou d'affaires.

La ville de Dubaï accueille de très importants flux d'affaires, Barcelone est confortée par les dernières actions d'aménagement dans sa tendance aux loisirs, Paris est visitée chaque année par des milliers de touristes pour ses monuments à haute valeur historique, les nouveaux espaces proposent même des répliques fidèlement reprises des anciens édifices,

telles que l'Arche de la Défense à l'image de l'Arc de Triomphe, centralité nouvelle en continuité à celle des Champs Élysées. N'y a-t-il pas dans cette idée une volonté d'intégration de la pratique touristique dans cet espace nouveau, pourtant dominé par les immeubles d'affaires ? La tentation est grande de vouloir réconcilier ainsi le tourisme avec les nouvelles fonctionnalités de l'espace urbain, car Paris demeure la ville de culture urbaine représentative de la culture européenne qui favorise un tourisme culturel de premier ordre mondial.

Au niveau de cette ville, les pratiques culturelles occupent un taux appréciable évalué à 40 % de la fréquentation touristique selon le rapport du conseil national du tourisme de 1993. En évolution constante, les visites culturelles des sites historiques passent à 57 % en 2004 (plus de 130 millions de visiteurs). Parmi les 417 sites culturels, la tour Eiffel reçoit le plus grand nombre de visiteurs, (5,7 millions de visiteurs en 1997, 6,1 millions en 2000 et 6,2 millions en 2004), le centre Georges Pompidou vient en deuxième position, (4,4 millions de visiteurs en 1997, 5,1 millions en 2000 et 5,3 millions en 2000), suivi du château de Versailles en troisième position (2,7 millions de visiteurs en 1997, 2,8 millions en 2000 et 3,2 millions en 2004) (Géotropisme, site de la géographie touristique en France et dans le monde).

Les actions d'entretien constant que reçoivent ces sites sont justifiées par leur rentabilité croissante. Ils témoignent en outre du changement du domaine touristique vers la culture et le fractionnement des vacances. Une option salubre vu les dangers environnementaux du tourisme de masse pratiqué sur les sites naturels. L'information, la rencontre et la participation font progressivement leur chemin.

Paris est un exemple parmi tant d'autres qui confirment la relation entre la vocation touristique recherchée et les aménagements qui en dépendent. Les recherches sont alors orientées vers la détermination des besoins en qualité et quantité d'infrastructures touristiques et vers la formation de professionnels dans le domaine. La généralisation des moyens de communication, la vitesse et les facilités de circulation, ainsi que la multiplication des réseaux de rencontre, ont conduit le monde à une plus grande ouverture des limites. Les équilibres des territoires se trouvent marqués par une grande sensibilité au moindre mouvement économique, social ou politique. Les interrelations territoriales sont si intenses et si proches que le moindre déséquilibre d'une partie entraînerait un effet d'engrenage qui se répercute rapidement sur l'ensemble. Le tourisme urbain qui est un garant non négligeable d'une croissance économique fondée sur le tertiaire devrait alors être intégré dans la politique d'équilibrage des territoires et des espaces urbains.

1.1.3. L'impact du tourisme urbain :

Quand le touriste séjourne, il apporte avec lui ses habitudes quotidiennes. Qu'il soit un citadin ou habitant la campagne, il transpose sur l'espace récepteur ses pratiques, ses regards, et ses habitudes, car il s'agit d'un vécu temporaire. Autrement dit, une existence en ville. L'adaptation serait la recherche de ce qui correspondrait à ses attentes. Car c'est là que réside tout l'enjeu. La manne financière que tirent les villes les plus fréquentées de la pratique touristique dont les flux sont en constante augmentation, est importante.

Le nombre de touristes qu'accueillent annuellement les grandes métropoles mondiales, notamment Paris, Londres et New York, est évalué en moyen à 30 millions chacune. C'est cette question qui suscite un enjeu d'étude non négligeable, et agit sur le caractère de la ville, son image, ses lieux, et ses divers réseaux urbains de communication.

En contrepartie, la ville exerce une influence sur le touriste qui transporte avec lui, en retournant chez lui, son expérience touristique. Il change ainsi son regard et ses pratiques spatiales dans son propre environnement. Emportant avec lui culture et habitude des comportements des lieux visités, le tourisme peut agir efficacement sur l'échange mondial et déclencher une certaine ambiance de rencontre, de transmission des habitudes sociales et de communication des cultures populaires.

Le touriste recherche davantage le contact physique et visuel avec les sociétés visitées, leurs modes de vie et leurs comportements. Le tourisme urbain *« peut contribuer à rapprocher, à faire coller le temps des vacances avec le reste du temps de vie, et devrait ainsi contribuer à ce que le vacancier, de retour dans son cadre habituel de vie, cherche à retrouver près de chez lui expériences et émotions fortes ou discrètes découvertes dans une autre ville »* (Chesnel Marc, 2001).

Le tourisme urbain peut ainsi transformer la ville, ou être un prétexte à ses options d'aménagement et d'embellissement, aussi bien que la ville est un lieu privilégié et un cadre particulièrement adapté de l'attractivité touristique. Après que la ville soit un milieu presque vidé de ses occupants pendant les périodes des vacances, cette forme de tourisme (Le tourisme urbain), a pu recouvrer une part importante de l'animation manquante. Entre les années 50, époque de la démocratisation du tourisme et les années 90, le changement donc est opéré en faveur de la culture urbaine. Dans son article *L'évasion urbaine*, Georges Chabot a souligné que la dégradation des conditions de vie dans la ville a engendré des départs massifs de touristes vers les grands espaces naturels ce qui était vrai à son époque, où la ville ne pouvait être perçue comme un espace de détente et de loisir touristique. Cette pratique fut dominée par les vacances mer-campagne. (CHABOT, Georges, 1957).

Face au dépérissement du cadre de la vie urbaine, le retour à la nature était une aubaine toute trouvée pour respirer et se ressourcer. Ressourcement, changement d'air, soins thérapeutiques, étaient pensés et pratiqués comme une échappée aux malaises et aux pressions que provoquent l'intensité de la vie urbaine. Du coup, les départs les plus importants émanaient des villes. Mais sûrement, ce n'était pas le retour *instinctif* à la nature, comme signalé par Chabot, qui aurait inspiré cette fuite des urbains. Comment expliquer sinon le renversement de situation à partir des années 90 ? Car, l'hypothèse d'une transformation positive des paysages urbains, favorisant un changement de destination vers les centres urbains, remet en cause cette réflexion de Chabot.

Hypothétiquement enclenchés par l'amélioration de la qualité des espaces urbains et des conditions de vie citadine, les flux de la population touristique ont connu un engouement subitement important pour la ville, surtout pour les grandes villes mondiales.

« Entre temps, la pratique touristique a pris des proportions considérables et le tourisme urbain s'impose aujourd'hui comme un enjeu économique important qui joue un rôle croissant dans les politiques de développement locales » (Cazes G., et Potier F., 1996).

Si la qualité d'une ville et la richesse de son patrimoine ont probablement influencé la naissance et la promotion de la pratique touristique, quel serait, en contre partie l'impact de celle-ci sur la ville ? Surtout, l'enjeu est de pouvoir mesurer le degré de qualité à fixer comme seuil de qualification d'un centre comme touristique. Il serait de même intéressant de s'interroger sur les motivations réelles qui suscitent l'intérêt pour l'urbain.

Autrement dit, qu'est ce qui attire et à quel degré ? La qualité urbaine, la richesse patrimoniale, les loisirs, ou les affaires ? Les axes de recherche sont dans leur majorité concentrés sur l'aspect économique que représentent ces dernières. Des opportunités d'études spatiales pour analyser le développement des pratiques touristiques dans l'espace urbain et les interactions qui en résultent, se présentent ainsi aux urbanistes. Quelques tentatives ont toutefois le mérite de mettre en œuvre une méthodologie de définition.

Dans son introduction de travail, l'atelier sur le tourisme urbain conduit par Claudine Barçon (2004), s'est fixé le choix entre le quotidien et le hors quotidiens comme des critères définissant la mobilité touristique et la différence de la mobilité que génèrent les autres activités urbains. Les lieux du quotidien concernent les pratiques quotidiennes telles que les mobilités liées au travail. Les pratiques du hors quotidien sont liées aux pratiques occasionnelles telles que les mobilités liées aux loisirs.

Par définition, les lieux du hors quotidien contiennent les pratiques du hors quotidiens telles que le tourisme et les voyages d'affaires. Dans cette optique, il y a lieu de distinguer la

pratique de ces derniers de l'activité touristique proprement dite par le critère du choix. Un voyage d'affaires, imposé et ne relevant pas du choix individuel ou familial sur la destination et le mode de voyage ne pourrait être classé dans la catégorie touristique. Mais tout de même, il peut constituer dans certains cas une opportunité de tourisme (visite d'un musée, assistance à un événement coïncidant avec le moment de la mission, etc.).

La découverte, la marche et la déambulation sont des pratiques propres au tourisme. Le touriste marque ainsi sa présence dans la ville. Il pratique des choix d'itinéraires et d'espaces publics, des pratiques d'usage, mais aussi des choix de consommation. Il formule des préférences, et suggère via ses choix, des réactions de satisfaction marquant en contrepartie l'espace et sa qualité. L'auteur avance deux critères de base pour la mise en œuvre d'un seuil touristique concernant une ville qui prétend à la pratique touristique.

II. Mise en tourisme, la démarche conceptuelle :

Le processus de mise en tourisme n'est pas du seul ressort d'un cadre urbain ou naturel privilégié mais il dépend d'un nombre de paramètres en liaison avec la forme d'aménagement et la capacité d'accueil des touristes. Il s'agit d'abord de *l'accessibilité* ou la facilité d'accès, de la circulation et du stationnement. Elle suppose la mise à la disposition du touriste d'une forme de réseau et d'un service de transport varié et suffisant, car le bon fonctionnement d'un circuit touristique suppose, en plus de la disponibilité d'une entité spécifique dédié à cette activité, « *L'utilisation maximum de la ville en tout lieu et à toute heure* » (Barçon Claudine, 2004). Le caractère congestionné d'une ville, ainsi que la faible diversité de ses moyens de transport, concourent à installer un caractère répulsif décourageant en dépit de la présence d'un potentiel touristique favorable.

Ensuite, *la lisibilité* assimilée à la clarté de la structure apparente de la ville concernant ses espaces publics, ses équipements de services, ses édifices remarquables, et ses espaces patrimoniaux, ainsi que son centre bien dégagé et différencié des autres entités, ce qui concerne en particulier le centre historique.

Les rapports statistiques démontrent que le plus grand nombre des flux touristiques urbains concerne le tourisme de passage et de courts séjours, (En 2004, 60 % des séjours personnels en France le sont selon Barçon). La lisibilité participe ainsi à maintenir ce flux de visiteurs en permettant la découverte rapide de la ville. Les touristes en général ont un temps limité. L'enjeu est de mettre à leur disposition un système de repères, d'images et de signalisations fiable réduisant le temps de compréhension de la ville. C'est le moyen le plus

efficace pour déclencher une image de marque et une notoriété capable de faire face à la concurrence. L'enjeu est de rentabiliser les dépenses touristiques tout en bénéficiant de plus en plus de retombées économiques en emploi et ressources financières.

Le principe en est alors simplifié de sorte que, plus le temps de la compréhension de la ville est réduit, plus serait maximisé le temps de consommation, ce qui rendra plus rentable le tourisme en ville. C'est sur cette base que le rôle du centre-ville est expliqué par l'auteur : les actions visant à dégager le centre du trafic et les interventions de restauration et de réhabilitation permettent, « *aux habitants comme aux touristes, de retrouver une identité par un ancrage dans le centre-ville. Les espaces publics sont restaurés afin de composer une scène urbaine plus attrayante* » (Barçon Claudine, 2004).

C'est là une affirmation du lien qui peut exister entre la centralité et le tourisme. Car ce dernier est le plus souvent en relation très forte avec les centres-villes, espaces privilégiés de la dynamique touristique en ville. C'est la question que se pose Deprest Florence dans son *Enquête sur le tourisme de masse*, en affirmant que le tourisme urbain est un facteur puissant de centralité. Il a le pouvoir de provoquer des changements en termes de centralité. Des transferts de centralité, mais aussi des regains de centralité ont été le fait de la pratique touristique. Sans toutefois en donner d'exemple.

La majorité des touristes émanent des milieux urbains c'est-à-dire, des consommateurs avertis et savent reconnaître une qualité urbaine. Une ville sans espace central bien lisible et en qualité de circulation urbaine et de service médiocre ne peut prétendre au rang de ville touristique. En témoigne la réussite des villes européennes comme Paris, Barcelone et Rome exposant et offrant des entités historiques et culturelles de forme bien sauvegardée, distinctes et facilement joignables.

En outre, le tourisme est un moyen efficace de diversification fonctionnelle en s'intégrant comme partie prenante des autres activités urbaines. Car « *la spécificité du tourisme urbain est de ne jamais être la mono-activité de la ville* » (Barçon C., 2004).

Le risque de la mono-activité est de transformer cette dernière en ville-musée. Ce qui peut conduire à l'atténuation de la dynamique urbaine et par contrecoup affaiblira l'activité touristique. Plus la ville reflète l'image de musée, moins l'activité touristique urbaine sera intégrée par manque d'animation urbaine. Car le tourisme se partage avec les autres activités (transports, services, commerces, hébergement, etc.).

La pratique touristique se transformera en simples visites des lieux et monuments et une part importante du tourisme risquera alors de s'effacer, celle qui est en relation avec les rencontres. Car, après tout, les touristes recherchent davantage une expérience collective

basée sur la déambulation, la rencontre et le déplacement en ville. Mais aussi, ils constituent des facteurs non des moindres de la centralité, donc de la dynamique urbaine.

Cependant, le tourisme urbain ne saurait, en dépit de son élan de croissance et de ses répercussions économiques positives, être perçu comme base unique d'une stratégie urbaine. C'est ce que nous apprend Marien André dans sa déclaration sur l'attractivité touristique et le développement économique en affirmant que « *La ville a opéré sa conversion pour répondre aux besoins de l'offre touristique: comme complément, en prêtant ses infrastructures et services, ou comme moteur, en rendant possible le choix de la ville pour les courts séjours plus connus sous le nom de « city break », qui répondent au fractionnement progressif des vacances. Donc, la ville se convertit, mais ne se réduit pas à une ressource touristique.* » (Marien André, 2004). Une réflexion qui a conduit l'auteur à s'interroger sur les méfaits du tout tourisme sur la ville. Saturation, insécurité due à la présence des touristes comme cibles des malfrats, habitudes et comportements inadaptés, etc., sont autant d'aspects qui peuvent produire « *le possible effet du rejet du citoyen* ».

Car dans le tissu urbain, Il y a aussi les habitants permanents dont l'intérêt ou le rejet du tourisme est un facteur déterminant pour la stratégie touristique. D'ailleurs la coexistence entre les deux populations est l'un des défis majeurs de toute stratégie d'intervention.

D'un côté, une attention particulière devrait toutefois être réservée au citoyen pour qui tout développement social et économique est destiné, de sorte que son comportement puisse être une participation active dans le processus de planification à objectif touristique. Cela sous-entend évidemment l'ensemble des habitants et pas seulement ceux ayant un intérêt commercial pour l'activité touristique.

La culture touristique devrait dépasser les considérations commerciales pour s'ancrer dans les habitudes des habitants. C'est une donnée qui permet de mettre en place un champ touristique compétitif et très attractif. Car comme cela a déjà été signalé, la plus importante motivation des touristes est la rencontre, l'échange et le contact physique. Le tourisme urbain a connu un changement très fort passant en une décennie d'un tourisme de visites à un tourisme d'expérience d'un vécu urbain. Le touriste *habite la ville*, il peut participer à des choix d'images et en discuter le contenu. C'est ce qui figure dans le résultat d'une enquête menée dans le cadre d'un programme de recherche du laboratoire « Sociétés, Environnement, Territoire », qui affirme que « *les touristes ne cherchent plus à visiter une « cité-musée », mais à découvrir le cadre et les modes de vie de ses habitants* » (Vles Vincent, 2005).

De l'autre côté, comme le signale bien Castrillo Candela dans *Les nouveaux défis du tourisme urbain*, « *Les touristes choisissent la ville soit pour son patrimoine architectural et*

historico-artistique ou ses créations culturelles et artistiques, soit comme destination privilégiée pour des congrès, foires et affaires, soit pour profiter de ses grands équipements de loisirs » (2004), alors que ces sites et équipements se trouvent inadaptés aux besoins quotidiens des citoyens. Centraliser et mettre en concentration ce genre d'activités est nécessaire pour le tourisme qui se nourrit de la densité et de la bonne accessibilité, mais cela implique le plus souvent la mise en périphérie immédiate et suburbaine de certaines fonctions dont a besoin le citoyen.

L'équation, dont les variables semblent contradictoires, est le défi à résoudre impérativement pour que l'activité touristique puisse s'inscrire dans la durabilité. Sans le consentement du citoyen, le tourisme sera perçu comme une activité intrusive se déroulant en dehors ou parallèlement aux autres activités urbaines au lieu d'une pratique bien intégrée. La ville deviendra son *propre musée* conduisant à la mort de sa dynamique urbaine continue. « *En définitive, la ville est une entité puissante, plurielle et hétérogène, et de là découle sa complexité comme produit et destination touristique.* » (Castrillo C., 2004).

Les structures les plus affectées concernent spécialement les villes dont le patrimoine historique est la principale source d'activité touristique. Pour Castrillo, la mise en liaison des aspirations des citoyens avec les attentes des visiteurs passe incontestablement par une gestion correcte et démocratique des interventions des acteurs concernés. Un système de coordination, avec la réglementation nécessaire sera à même de fixer les limites et les comportements de chacun afin de rendre la cohabitation possible et acceptée par et les citoyens et les touristes.

« *De même, il devient nécessaire de mettre en place une institution qui conjugue les demandes et exigences des citoyens, des visiteurs et de l'ensemble des secteurs impliqués pour conduire le processus de planification. Il doit s'agir d'une institution qui agisse en tant qu'élément modérateur et qui ait la légitimité démocratique et la stabilité nécessaire pour pouvoir jouer ce rôle important* » (Castrillo C., 2004).

L'enjeu est alors politique. Le rôle politique et social que devrait jouer une administration démocratiquement ancrée serait la solution à cet important défi. A commencer par l'administration locale dont la proximité et les capacités techniques et économiques sont à renforcer et à étendre davantage pour assurer pleinement son rôle (sécurité, propreté, les équipements urbains de circulation et en particulier la mise en patrimoine, etc.). Le soutien des politiques est particulièrement fondamental.

Il permet en outre la coordination des étapes de la stratégie touristique que résume Philippe Verger dans son intervention au rencontres franco-espagnoles sur le tourisme urbain (2004) : *Tourisme en ville et développement: l'engagement des collectivités*, en trois étapes

qui sont « la mise en patrimoine », « mise en public » et « mise en tourisme ». La procédure est fort intéressante dans sa tentative de détailler le processus de la mise en tourisme urbain (Figure 21).

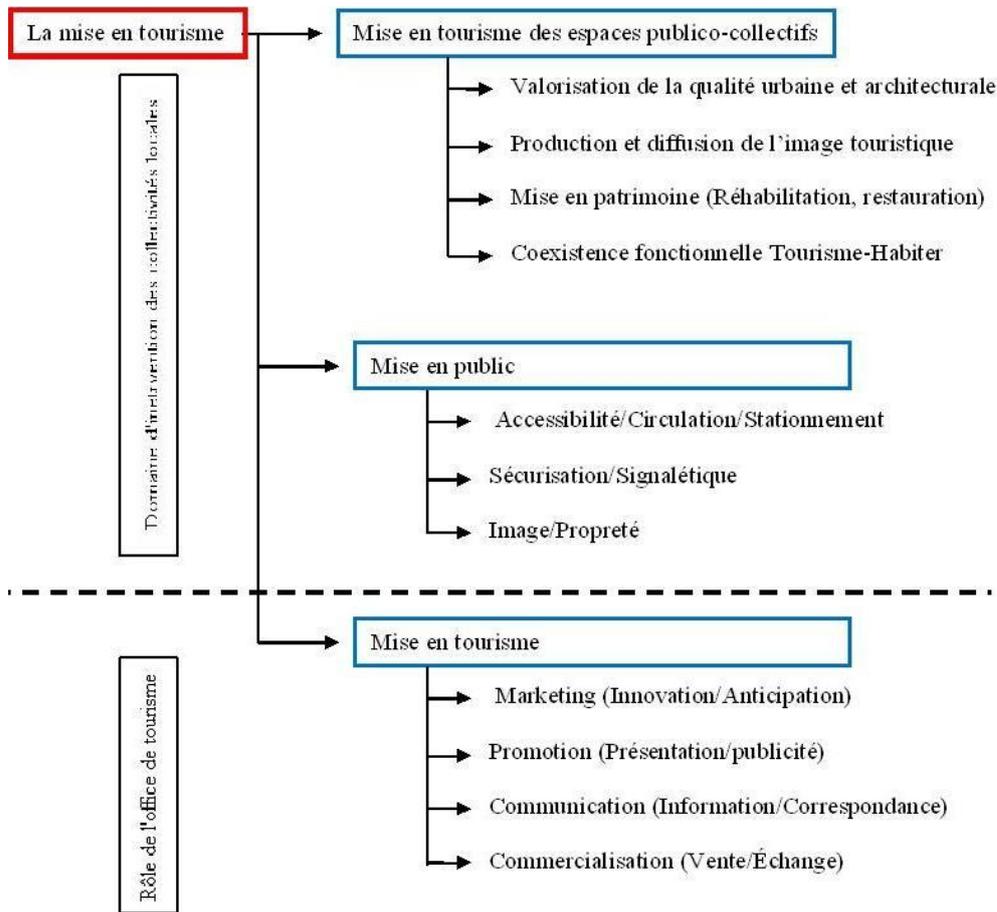


Fig. 21 : Le processus de la mise en tourisme.

Source : Verger, Philippe, « Tourisme en ville et développement : l'engagement des collectivités ? », in, *Rencontres franco-espagnoles, Ateliers Espace urbain*, Angers, 2004.

A noter qu'en pratique, la mise en patrimoine tend à être généralisée sur la totalité des espaces publico-collectifs de la ville, cela peut concerner un tissu ancien dans toute sa globalité, et à ne pas se limiter aux éléments ponctuels que représentent les monuments ou les quelques édifices importants. Tout comme, la patrimonialisation doit être conçue comme une partie de l'ensemble des actions de mise en tourisme. La plus importante étape mais elle demeure incapable à elle seule d'enclencher un processus réussi et surtout durable de mise en tourisme. Les deux premières étapes sont du ressort de l'administration locale alors que la troisième relève de l'implication des offices de tourisme.

La mise en tourisme des espaces publico-collectifs répondant aux besoins des touristes en espaces de rencontre, de découverte du patrimoine architectural et urbain, d'animations culturelles, de découverte de l'art de vivre, se base sur la réhabilitation de la ville, de ses

infrastructures et de son image qui fonde son attrait touristique. La recherche de la nouveauté, de la différence marque la compétition touristique d'aujourd'hui, mais aussi, la clientèle touristique est de plus en plus intéressée par l'authenticité. C'est là qu'intervient la mise en patrimoine des lieux historiques, à travers les actions de restauration, de réhabilitation et parfois d'extension en répliques nouvelles.

« *Il s'agit là de valoriser l'identité et de positionner le patrimoine par rapport à l'image de la ville* » (Verger Philippe, 2004). Mais pas n'importe quelle image. La valorisation urbaine devra s'étendre aux autres espaces publics en dehors du circuit touristique en enclenchant un processus de production et même de reproduction d'images représentatives du sens à donner ou déjà donné à la ville.

On comprend que cette étape de mise en patrimoine des espaces publics doit être impérativement complétée par une étape de mise en public. Il s'agit de mettre en place et de valoriser les conditions d'*accessibilité*, d'*accueil* et de *circulation*, mais aussi et surtout d'*image* à travers les espaces publics. Ils sont en effet, le support concret de la production et de la diffusion des images propres à la ville. Ces dernières sont déterminantes dans la production d'un sens qui contribue au fondement de l'attraction touristique. Ce sont ces images qui interviennent dans la notoriété d'une ville. Elles dépendent de son caractère urbain, de la qualité de ses espaces et de la richesse de son histoire.

Ainsi, dans le rapport final de recherche signalé plus haut, on affirme que « *dans l'évolution de la conception de son aménagement, le tourisme participe au glissement d'un urbanisme fonctionnel à un autre, plus ouvert sur la société.* » (Vlès Vincent, 2005).

Se pose cependant la question du choix d'image dont dépendrait cette ouverture. Le rapport ne le précise pas d'une manière explicite mais suggère une approche intégrée sous forme de proposition ouvrant le champ urbain aux deux type d'usagers où « *l'habitant – parfois le touriste - y sont invités à y produire du sens* » (Vlès Vincent, 2005). Mais on s'interroge aussi sur les limites d'intervention de chacun des acteurs mentionnés, et quelles relations à développer entre eux ? Car « *Évoquer la réconciliation de la ville des habitants et de la ville des touristes, ne participe pas d'un discours complaisant. C'est au contraire un discours économique* » (Barçon Claudine, 2004). Ce qui dépend comme déjà signalé de la prédisposition de l'habitant à l'accueil de l'autre et de sa prise de conscience de la valeur économique de l'activité touristique pour améliorer son propre développement.

L'optimisation du potentiel touristique de la ville, comme base stratégique des options d'aménagement, posera un sérieux problème dans la mesure où le confort des habitants permanents sera menacé. Ce qui nous amène à nous interroger sur le seuil limite supportable

de la pression touristique. Mais aussi sur l'effet qu'aura à produire sur les habitants la perte d'un sens généré artificiellement pour les besoins de marketing touristique. La mise en public est donc une étape délicate qui nécessite une plus grande attention et sa mise au point devra faire preuve de beaucoup de professionnalisme.

L'étape de mise en tourisme « *passe par l'organisation, la construction de l'offre et sa mise en marché* » (Verger Philippe, 2004). Ici, le tourisme urbain est considéré comme un produit qui se trouve alors soumis au même processus de présentation que les autres produits de service. Il s'agit de la présentation de l'offre touristique à travers les diverses actions de *marketing*, de *promotion*, de *communication* et enfin de *commercialisation*. Le rôle de l'office de tourisme se joue dans l'implication et la coordination des différents acteurs et organismes intervenant dans ce processus.

La ville, en particulier son centre et ses espaces spécifiques, est conçue comme un produit de marketing. Il s'agit de mettre en œuvre un système économique basé sur l'innovation et l'anticipation-alerte. L'étude de l'offre et de la demande en variant les critères permet d'identifier plus finement les marchés touristiques. « *Provenance géographique, composition sociale et familiale, fréquences et durées de séjour, attraits recherchés, niveaux de dépenses, etc.* » (Verger Philippe, 2004).

L'action de la promotion est l'activité classique utilisée dans la vente. Il s'agit de la présentation du produit touristique à travers les foires, les expositions, les espaces publicitaires physiques et virtuels (Internet), ainsi que les points de presse. L'enjeu est de cibler les sites et événements à mettre en produit en facilitant le choix au touriste, qui sera complété par la communication en mettant à la disposition des touristes, mais aussi des résidents, un système de correspondance répondant à leur souci d'information, de documentation, d'adresses, de points de ventes, etc.

Ainsi, l'objectif à atteindre à travers ce processus sera d'une part l'augmentation des flux de visiteurs à « *attirer, accueillir, retenir, faire revenir* » (Verger Philippe, 2004), et d'autre part la coordination des actions des différents acteurs afin de mieux diluer les flux dans l'espace et d'éviter une pression touristique gênante pour les résidents. Le but est double, satisfaire le touriste tout en attribuant une attention particulière aux habitants.

Ceci dit, nous constatons que la centralité peut jouer un rôle primordial aussi bien pour la mise en patrimoine que pour la valorisation d'une image. Elle peut jouer un rôle d'organisation de l'offre en identifiant les espaces clés de présentation et de promotion. L'espace patrimonial devient alors une centralité exclusivement touristique.

Par contre, la centralité mixte concernera la mise en public des espaces de la ville, où le touriste a la possibilité de côtoyer et de partager le vécu des habitants. En témoigne l'exemple *du passeig à Barcelone*, un endroit qui le jour est un lieu de vie ordinaire mais qui se transforme le soir venu en quartier branché, appelé par les Barcelonais « *Soho de Barcelone* ». Il s'agit de plusieurs cafés qui se trouvent fermés le jour et ouvrent la nuit à partir de vingt heures. C'est dans ces cafés où les touristes se mélangent aux Barcelonais.

En résumé, n'est-ce pas les espaces centraux qui sont les plus concernés quand les auteurs parlent de valorisation (qualité, accessibilité, circulation), de mise en image (accueil, présentation) et de confrontation touristes-habitants (coexistence)? Sinon, les espaces suburbains offrent plus de possibilités (disponibilité de terrain, facilité d'accès et de la circulation) et un champ vaste d'intervention qui facilite les problèmes de l'aménagement et de la cohabitation. Tout comme le patrimoine est, dans une grande part des villes touristiques, concentré dans leur espace central historique.

En fait, la mise en patrimoine sous-entend l'affirmation d'une centralité où l'espace en général est conçu comme une suggestion d'un retour au centre. L'image ne saurait émerger dans les cités de banlieue, monotones et identiques, mais elle a son sens dans ces espaces à caractère central. Les animations, les événements s'entrecroisent dans cet espace restreint et densifié en activités qui doit susciter un intérêt particulier.

III. La centralité urbaine et le tourisme, l'effet réciproque :

Le débat sur le tourisme urbain qu'ont suscité les différents auteurs ne cible pas d'une manière directe et globale le thème de la centralité, mais ses éléments fondamentaux reposent sur la redéfinition de cette notion à travers le tourisme. Parler de densité, de qualité, de coexistence entre la ville des touristes et celle des résidents, est une tentative de mettre un lien entre la centralité urbaine et la centralité touristique.

Le tourisme urbain apparaît en tant que facteur capable d'enclencher, de transférer ou de récupérer la centralité d'un lieu. Il est souvent utilisé comme un moyen de rénovation et de renouveau de certains quartiers situés dans le centre-ville. Mais cette affirmation demeure tributaire du degré de dynamisme accordé à l'activité touristique, et l'implication des résidents est la condition sine qua non de la mise en place de la centralité. Sinon, le tourisme urbain sera réduit aux visites qui, aussi bien individuelles qu'en groupe, ne pourraient engager une dynamique de centralité.

En outre, le centre-ville est l'espace de représentation dans lequel sont inscrits les codes et les images sociétales. La question d'ouverture de cet espace sensible est fondamentale. Son aménagement devrait tenir compte d'un niveau d'ouverture critique. Le seuil à partir duquel la ville sera dépassée en capacité de charge. Que deviendra une ville si elle continue à être soumise aux effets d'un tourisme tous azimuts ? Quelle sera la marge de choix à laisser à ses habitants dans leur relation au tourisme ? Densifié déjà par la concentration des activités liées à la ville, la mise en tourisme des espaces publics du centre-ville nécessiterait incontestablement des actions de restructuration et de réaménagement à établir sur la base d'une enquête approfondie sur la société.

Un des spécialistes les plus en vue dans le domaine, Georges Cazes, au terme du travail qu'il a résumé avec Françoise Potier, a en fait insisté sur la difficulté d'estimer l'impact spatial du tourisme urbain. Il déclare qu'« *Apprécier réellement l'efficacité de cet investissement, en prenant en considération la totalité et la diversité de ses retombées directes et de ses effets dérivés, demeure extrêmement difficile, sans doute même actuellement impossible* » mais tout en reconnaissant toutes« *les transformations profondes et spectaculaires qui affectent le décor et l'espace urbain, le contenu et le contenant de la ville, mais aussi son attractivité et sa signification, le tourisme joue un rôle croissant qu'il devient injustifiable de négliger* » (Cazes Georges, 1996).

Mais sans toutefois mettre au point une méthodologie d'étude qui puisse mesurer les retombées en question. En effet, les actions urbaines sont très diverses et peuvent s'adresser aussi aux résidents permanents. Il est difficile de distinguer ce qui est proprement touristique de ce qui est destiné à ces derniers.

La question se pose de savoir si la centralité générée par les seuls flux de touristes sera à considérer comme base d'une dynamique urbaine solide et durable. Suffit-t-elle à mettre en place un tissu cohérent et suffisamment fonctionnel ou nécessite-t-elle le concours des autres fonctions ? Ce sont des questions auxquelles les auteurs ne répondent pas. Elles renseignent du flou qui entoure la stratégie touristique par les politiques.

L'hésitation est d'autant plus grande que le tourisme qui ignore ces questions pourra avoir des effets négatifs sur l'espace urbain. Georges Cazes n'a pas hésité à énumérer une série de ces méfaits sur la ville. L'auteur parle d'effets classiques « *de muséification, d'artificialisation, de répétition mimétique, de déterritorialisation* » et du « *trouble ressenti par les visiteurs face à ces clone cities* ». (1996).

Ici, nous considérons qu'il s'agit bien de la mise en tourisme unilatérale, c'est-à-dire sans l'implication des acteurs locaux. Par la suite, il signale l'autre impact négatif du

tourisme, « *Corollaire de la banalisation et de la muséification, le deuxième risque découle de la tendance à la mono-fonctionnalisation dans les secteurs urbains les plus fortement touristifiés.* » (Cazes G., 1996). La mono-fonctionnalisation concerne en particulier l'espace central historique, récupéré à travers une mise en patrimoine.

L'auteur le précise bien plus loin en affirmant que « *De façon générale, les cœurs de villes historiques avec leurs rues étroites et tortueuses, leurs plateaux piétonniers, leurs commerces de luxe, leurs hôtels et restaurants de caractère, leur patrimoine monumental mis en scène et en lumière, leurs parcours de visite-découverte avec haltes photographiques recommandées entrent dans cette logique de spécialisation fonctionnelle et de ségrégation spatiale* ». (Cazes G., 1996).

Ensuite, Il y a cette notion de *capacité de charge* évoquant la pression, la surcharge touristique et le seuil-limite, « *Il s'agit de définir, à partir de ce que les utilisateurs ou les gestionnaires considèrent comme acceptable, un niveau maximum d'utilisation du lieu.* » (Deprest Florence, 1997) par une méthode de calcul qui se base sur plusieurs critères, qui ne sont pas toutefois indiqués par cet auteur. C'est un calcul qui fait dire à Jan Van Der Borg que pour « *Venise, on a calculé, par un moyen simple mais efficace de projection linéaire que la capacité de charge journalière était de 11 000 touristes résidents et 14 000 excursionnistes.* » (1997). C'est une notion qui implique en premier lieu *les utilisateurs*, par rapport à la capacité de la ville vis-à-vis de ses résidents permanents.

Cependant, la méthode prend en considération l'ensemble du tissu urbain, alors qu'il est différemment chargé en offre touristique d'un lieu à un autre. Ce qui peut être largement supportable pour une place, une rue, ou un édifice dans un endroit de la ville, peut être une grande surcharge et source de pression dans un autre lieu de cette même ville.

L'idée est captivante de mettre au point un instrument de mesure emprunté aux sciences exactes, et qui permet d'apprécier scientifiquement l'impact spatial du tourisme urbain. Mais la question se pose sur la manière de donner la pertinence à la méthode proposée, car « *L'acceptable est une notion très relative* » (Deprest F., 1997). Cette notion est liée à la subjectivité aussi bien des gestionnaires, des habitants, que des touristes. Comme elle varie dans le temps, suivant par exemple l'importance des événements.

D'autres auteurs comme Myriam Jansen-Verbeke, dans un texte écrit dans la collection, *Le tourisme et la ville : expériences européennes*, parle encore d'« *embouteillages, insuffisance des places de parking, zones piétonnières encombrées,...., surpeuplement, conduisant inévitablement à une certaine hostilité de la communauté locale à l'égard du tourisme* » (1998) Mais cette question dépend principalement de la qualité des aménagements

et du degré d'implication des acteurs locaux, plus que des flux touristiques qui eux, ne concernent que certaines périodes de l'année et certains endroits bien spécifiques de la ville.

En évoquant ces lieux spécifiques dans les écrits réunis par G. Cazes et F. Potier dans *Le tourisme et la ville : expériences européennes*, l'auteur Nancy Bouché met le tourisme dans le sillage des activités contraignantes pour le patrimoine. Elle considère que ce dernier est un espace fragile des points de vue de la vieillesse de ses *pierres*, mais aussi et surtout de *la survie des habitants* qui l'occupent. Elle qualifie le tourisme d'activité « *parasite, car seconde, qui ne pourrait exister sans ce patrimoine* ». (1998).

En même temps, comme le démontre Georges. Cazes, le tourisme est l'activité principale qui a le rôle exclusif de valoriser le patrimoine. En récupérant des lieux historiques ou des éléments de ces lieux, la pratique touristique leur attribue un usage nouveau (Figures 22 & 23).

Le tourisme est une ressource financière non négligeable et surtout *propre*, qui participe aux dépenses nécessaires de la ville. Encore, l'argument de la délocalisation des habitants doit être confronté à son contexte, c'est-à-dire à la gestion de l'organisation touristique. Ce qui suppose « *l'existence indispensable d'une institution qui dirige le développement de la ville, conjugue les intérêts divers et explicite les objectifs et les stratégies de l'ensemble citadin* ». (Castrillo Francisco Candela, 2004).

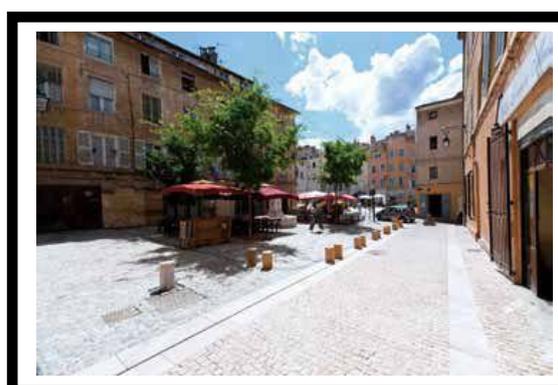
Fig. 22 : Requalification du forum des Cardeurs à Aix-en-provence. Place utilisée aussi bien par les Aixois que par les touristes. Elle occupe un îlot d'habitation insalubre supprimé en 1963.

Source : Aix-en-dialogue, Juillet-août, 2010.



Fig. 23 : Rénovation de la place des Fontêtes (Aix-en-provence). Avec restauration de la fontaine et des éléments métalliques (le triton et les quatre mascarons) qui s'y trouvent.

Source : Aix-en-dialogue, juillet-août, 2010.



Plus encore, les expériences urbaines liées au tourisme font ressortir l'alternative touristique remplaçant le tertiaire économique. Le tourisme peut entraîner « *un processus de tertiarisation* » (Vinuesa Troitino Miguel, 1998) qui se spécialise dans les services aux personnes, la restauration gastronomique, les palais des congrès, les foires, les festivités et événementiel, etc. ce n'est plus la gestion d'entreprise qui est ciblée mais la gestion d'un flux humain, des pratiques spatiales différentes et de coexistence sociale.

Mais aussi, il demeure le prétexte à des opérations urbaines spectaculaires d'extension et de rénovation. Des transformations pour des objectifs touristiques ont profondément affecté les paysages urbains de beaucoup de villes, notamment européennes. En témoigne l'exemple de Barcelone à travers les actions d'aménagement d'envergure ayant concerné la préparation et l'accueil des jeux olympiques de 1992.

Cela s'est manifesté entre autre, par la piétonisation de certaines voies mécaniques (Figure 24), la réalisation de nouveaux équipements culturels, l'aménagement de grandes places dépassant même l'échelle locale (Figure 25), et surtout le renouvellement de l'image des édifices historiques importants.

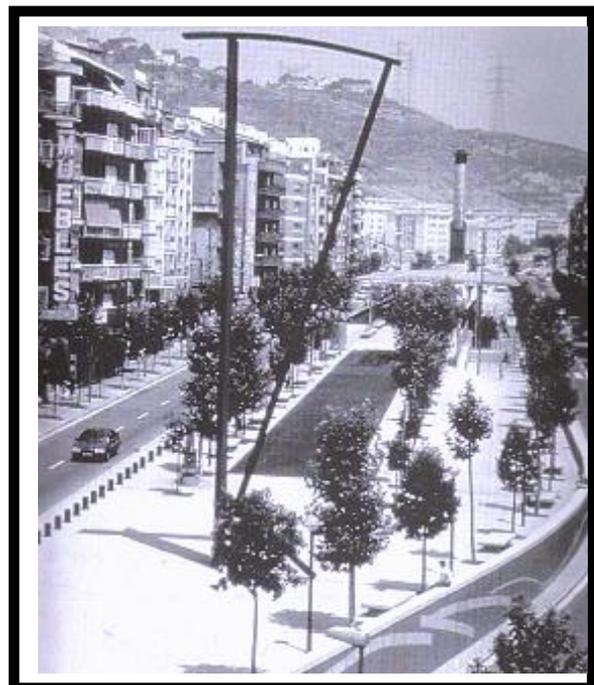
Fig. 24: Barcelone 2004, l'avenue Diagonal :
Espace nouveau de promenade.

Source : Laboratoire, "Sociétés, Environnement, Territoire", 2005.



Fig. 25 : Barcelone 2004, la Rambla du
Brésil: Esplanade centrale de Promenade
bien sécurisée.

Source : Le laboratoire, "Sociétés, Environnement,
Territoire", 2005.



Certains auteurs, à l'image de Chesnel Marc, vont plus en loin en affirmant que Venise a été sauvée dans un premier temps par le tourisme. Il déclare après étude que « *Venise surgit quasiment intacte de sa grande époque. Préservée grâce au tourisme. Pour une large part certainement, puisque la conservation est la condition du tourisme et que celui-ci procure des ressources qui la permettent* » (Chesnel M., 2001).

Pour que l'activité touristique devienne efficace et constitue un levier économique de développement fiable, l'auteur propose une manière radicale de faire. Contrairement à l'idée de tout sauvegarder, l'auteur met en évidence la nécessité de certaines transformations sur l'espace patrimonial. Sans préciser comment, il déclare que le patrimoine valorisé « *doit d'abord être rendu accessible, présenté, expliqué* » (Chesnel Marc, 2001). Cela suppose une plus grande lisibilité et présentation de l'espace urbain où la modernité viendra côtoyer les rues, ruelles et places historiques par un système signalétique de circulation et d'information sur les lieux les plus significatifs.

L'autre critère évoqué par le même auteur et qui s'ajoute aux critères avancés plus haut à savoir la lisibilité, l'image et l'accessibilité, est la proximité des activités classées ludiques. En effet, la proximité permet de mettre à la portée du touriste l'ensemble des espaces dont il a besoin. Ce qui lui offre une *densification du vécu*, dont dépend son expérience touristique car comme déjà souligné, la pratique touristique la plus répandue actuellement, du moins en ce qui concerne le tourisme urbain, étant celle liée au fractionnement des vacances. La proximité facilite le partage du quotidien des habitants permanents. A noter que la notion de proximité n'est pas seulement une question de distance. La facilité d'accès ou la qualité d'accessibilité qu'offre la ville en particulier son centre, est un facteur très important qui favorise l'impression de la proximité, ce qui est communément désigné par la « *La proximité psychologique* » (Marien André, 2004).

Le deuxième argument utilisé par l'auteur hormis la densification d'un vécu, relève des types de pratiques touristiques. Le tourisme est polarisé quand il s'agit d'affaires (Congrès, Foires), mais étalé concernant les festivités et quand l'activité concernée est en relation avec le tourisme culturel. Le touriste qui se rend dans une ville pour ses missions, n'aurait pas une idée précise des lieux ou d'un festival qui peut s'y dérouler. Sans doute, la proximité des centralités touristiques, par la distance ou par l'accessibilité, est un critère de choix pour ces pratiques. L'attractivité touristique en dépend et ne doit pas être limitée à la présence d'un site spécifique.

En outre, la volonté de constituer des espaces de convivialité entre les usagers quotidiens et les touristes nous amène à un autre critère aussi fondamental qu'est la mixité fonctionnelle, ou ce que les auteurs sous-entendent par la *densité* des activités. La centralité des fonctions liées au tourisme et celles dont les habitants ont besoin est à même de générer la dynamique nécessaire à la durabilité fonctionnelle. A l'opposé de ce que certains auteurs ont tenté d'avancer, le tourisme est une fonction multiple. Il met en commun les activités de consommation, de déambulation, de congrès, d'achats, de service, de transport, etc. bref, il fait vivre la ville.

En dépit des critiques formulées sur la base des effets négatifs de saturation, d'occupation des espaces publics et de « *tertiarisation qui peuvent perturber les conditions de vie* » (Vinuesa Troitino Miguel, 1998), le tourisme est la première sortie de secours qu'utilisent les villes pour affronter une crise. En plus, la fonction touristique a le grand avantage de joindre l'utile à l'agréable. En combinant trois éléments de base à l'urbanisme, l'image, l'espace et les acteurs, elle permet de mettre au point une qualité urbaine, des espaces de convivialité, et des centralités aussi efficaces pour la rentabilité financière que pour le vécu quotidien des habitants permanents.

En outre, le tourisme urbain n'est pas seulement un facteur qui remet au goût du jour les espaces anciens, mais il participe activement à la production ou à la transformation d'espaces nouveaux. Les grands parcs périphériques à thème et le front de mer, aménagés à Barcelone à l'occasion des jeux olympiques de 1992 démontrent la grande capacité d'influence du tourisme sur les actions d'aménagement urbain.

Par contre, l'effet indirect du tourisme est l'apprentissage d'un mode de vie et des façons de faire car « *le vacancier, de retour dans son cadre habituel de vie, cherche à retrouver près de chez lui expériences et émotions fortes ou discrètes découvertes dans une autre ville* » (Chesnel Marc, 2001). Le tourisme produit sur le vacancier un changement de comportement qui peut être très profond. En faisant calquer un mode de vie appris au cours du séjour, et en permettant la mise en pratique d'un comportement valorisé, le tourisme est un facteur très important de transmission qui véhicule des valeurs sociales et urbaines. Il contribue ainsi, à la généralisation de la culture urbaine universelle, à l'échange et la sauvegarde de la mémoire historique des peuples, « *Le tourisme a un potentiel propre de réalisation de ses promesses : le voyage peut changer l'existence spirituelle aussi bien que matérielle du visiteur comme de son hôte* » (Fainstein S., 2004).

Cependant, l'état actuel de la recherche sur le tourisme ne définit pas explicitement une méthodologie d'évaluation de l'impact spatial du tourisme, les spécialistes du domaine mettent en avance la difficulté de cette tâche très complexe. La centralité, l'aspect qui nous intéresse ici, peut-elle constituer un indicateur des transformations du tourisme sur la ville ? La centralité touristique pourrait-elle être un préalable à une centralité urbaine ?

L'ensemble des lectures faites sur le thème n'aborde pas ces questionnements, ni encore moins une appréciation scientifique des effets structurels et spatiaux du tourisme urbain en général. En effet, les auteurs se contentent d'informer sur l'existence de « *transformations profondes et spectaculaires qui affectent le décor et l'espace urbain, le contenu et le contenant de la ville, mais aussi son attractivité et sa signification* » (Potier Françoise, 1996), voire « *générer une véritable mutation des modalités de conception, de programmation de l'urbanisme et de l'aménagement* » (Laboratoire S.E.T, 2005), sans pour autant en préciser la nature et la portée exacte de ces changements.

En parlant de *transformations profondes et (spectaculaires)* ou évoquant une véritable (*mutation*), cela suppose un très haut niveau d'implication du tourisme dans l'urbanisme. Les spécialistes ne se sont pas en fait penchés sur cette portée. Comment le tourisme participe-t-il à la production d'une *signification* ? Par quel processus ? La distinction demeure floue entre ce qui est spatialement du ressort du tourisme et ce qui est projeté, aménagé, et organisé pour le compte des habitants permanents.

Dans ses travaux intitulés « *La mise en tourisme des lieux : un outil de diagnostic* », l'équipe MIT propose dix indicateurs dont l'objectif est d'évaluer « *les conditions susceptibles de déboucher sur la réussite de la mise en tourisme d'un espace jusque-là non touristique* » (équipe MIT, 2005). Ces critères sont :

- ***Le taux de fonction touristique*** (rapport du nombre de touristes pouvant être accueillis au nombre des habitants permanents).
- ***La fréquentation touristique*** (nombre de visiteurs dans un intervalle de temps).
- ***La présence de résidences secondaires.***
- ***La dynamique économique*** (nombre d'emploi directes et indirectes induits, équipements touristiques, rentes financières)
- ***L'évolution de la population active tertiaire.***
- ***L'évolution du solde migratoire*** (affirmation d'une centralité)

- *Le rôle des élus* (volonté politique de mise en tourisme)
- *L'attitude de la population locale et des acteurs locaux.*
- *La situation géographique.*
- *L'ouverture paysagère du lieu.*

Nous pouvons constater que les trois premiers critères se rapportent à l'évaluation générale des flux touristiques, ce qui concerne en général la circulation des touristes, alors que les trois indicateurs suivant proposent une évaluation des impacts économiques du tourisme sur la ville. Le degré d'implication des élus, des résidents, et des acteurs locaux est fondamental et c'est l'une des conditions de base. Cela procède par l'installation d'une politique générale qui instaure l'ambiance touristique comme un aspect positif pour la vie urbaine. Les deux derniers indicateurs sont bien les seuls se rapportant à l'espace, où la situation géographique et l'ouverture du lieu représentent des notions en liaison au site et peuvent concerner les pratiques touristiques en dedans ou en dehors du domaine urbain.

Concernant la demande en tourisme « *dans le cadre du tourisme urbain, deux facteurs intéressent directement le planificateur touristique : celui du patrimoine et celui de l'image* » (Laboratoire S.E.T, 2005) Autrement dit, la mise en tourisme de la ville passe par le soin apporté à ses espaces centraux, le centre-ville ancien, comme contenant du patrimoine et les nouveaux espaces centraux support d'image et de représentations qui en sont faites. Étant donné que la mise en tourisme « *nécessite d'optimiser et de qualifier le potentiel touristique des villes, en considérant que ce potentiel est la ville elle-même* » (rencontres franco-espagnoles, *tourisme urbain*, 2004), cette même ville qui est définie par Lévy J., comme « *une situation spatiale caractérisée par la concentration d'une société en un lieu en sorte d'y maximiser la densité et la diversité des interactions sociales* » (1999).

Ainsi la ville elle-même est considérée comme un potentiel touristique que définit le cumul de densité et de diversité, et que les centres-villes sont les plus utilisés en tourisme, alors que la fréquentation de la banlieue pavillonnaire ou l'intensité du couplage densité-diversité s'annule, ne rentre pas dans le registre des pratiques touristiques. Le centre-ville et les espaces sensibles (patrimoine et espaces publics) constituent le monde des interactions touristiques et urbaines. C'est à travers son centre que la ville exerce « *une attractivité par les opportunités d'animation, permanente ou événementielle, qu'elles concentrent* » (rencontres franco-espagnoles, atelier *tourisme urbain*, 2004).

Les espaces de concentration en question étant les espaces centraux, ils constituent du coup, le champ d'action du processus de mise en tourisme cité plus haut. La mise d'une image

et la représentation qui en est faite, la promotion symbolique, et la mise en place du marketing urbain, sans oublier la patrimonialisation, sont autant de facteurs dont l'effet est l'émergence d'une ou de plusieurs centralités fonctionnellement et structurellement touristiques. Ainsi donc, l'attractivité de la ville est conditionnée par les phénomènes de centralité, qui participent à l'existence des opportunités d'animation. Cette même définition est partagée par Lussault Michel qui déclare que ce qui construit la ville est un « *système sociétal regroupant l'ensemble des géotypes caractérisé par le couplage spécifique de la densité et de la diversité* » (2003).

Cependant, ce n'est pas seulement la question de densité et de diversité qui fait d'une ville une ville touristique, mais aussi l'existence de lieux spécifiques, qui est déterminante. Car rappelons-nous que les touristes n'investissent pas n'importe quel lieu. Les espaces proposant la proximité des activités ludiques et de représentation sont les plus prisés, « *Dans un contexte où les services prennent davantage d'importance, la grande richesse patrimoniale, culturelle, historique des villes représente une opportunité de premier ordre en matière d'attractivité touristique* » (Marien André, Coll. *tourisme urbain*, 2004). Lorsque Levy Jacques parle de « *maximiser la densité et la diversité* » (2003), le tourisme urbain dont l'objet est la ville elle-même, est alors en partie le produit de la concentration maximale des fonctions ludiques, des espaces publics de rencontre, et des lieux spécifiques mis en scène par le jeu « *d'opportunités historiquement héritées ou d'incitations volontairement explicites* » (Laboratoire SET, 2005).

Autrement dit, la centralité urbaine a un rôle fondamental dans la mise en tourisme. Les urbanistes peuvent y orchestrer des scènes dont les choix spatiaux et fonctionnels permettront au touriste d'en saisir le mode de fonctionnement et de bien interpréter les représentations programmées et projetées dans chaque espace de centralité.

Ainsi, il est utile de rappeler la problématique de recherche posée par Georges Cazes concernant la gestion du rapport du tourisme à la ville, en évoquant « *la question apparemment triviale du tourisme urbain vient se croiser avec des thèmes fondamentaux de la réflexion actuelle sur la mobilité, l'urbanité, la culture, le patrimoine, la capacité d'accueil des lieux et la gestion territoriale, la recomposition des espaces et des réseaux urbains, etc., en contribuant à éclairer certaines de ces problématiques* » (Cazes G., 1998), où l'auteur met en avant tous les aspects caractérisant la problématique urbaine.

L'affirmation d'un tourisme est apparemment tributaire de la réflexion urbaine où se côtoient toutes les problématiques actuelles de la ville. La centralité n'en constitue pas au

demeurant une exception. Selon l'intensité de la mobilité, de la densité et de la diversité, la centralité sera plus au moins forte, facilitant ou non la mise en tourisme.

Par contre, la centralité entretient un rapport duel avec l'urbanité vis-à-vis de la pratique touristique. Les espaces de patrimoine se présentent en forte centralité touristique, la recomposition des espaces trouverait sûrement plus grand intérêt dans l'identification et la valorisation de l'image des espaces à forte centralité. C'est là un champ commun d'interaction entre les professionnels du tourisme et les gestionnaires des thèmes urbains (les urbanistes, les aménageurs et les architectes). Nous constatons que les lieux de centralité sont inévitablement les plus investis par les touristes de par leur forte attractivité. Ils peuvent ainsi constituer des lieux de haute qualité urbaine pour la ville.

Dans son rapport « *Espaces publics et mise en scène de la ville touristique* », le laboratoire de recherche *Sociétés, Environnement, Territoire*, met en évidence l'importance de ces lieux centraux pour la projection d'une pratique touristique. L'une des définitions correspond au champ d'action de la centralité dans la ville qui « *permet de mettre en valeur certains éléments scéniques. Il conforte certains partis pris en facilitant certaines actions, en soulignant certains événements, en rehaussant même parfois le discours* » (Laboratoire S.E.T, 2005).

C'est ainsi que de tels lieux accueillent plus de touristes que d'autres, ou une ville à forte centralité territoriale attire plus de touristes qu'une autre. L'investissement dans le tourisme urbain requiert une place privilégiée dans le réseau urbain, pas « *nécessairement géographiquement centrale* » (Lévy J., 2003). L'attraction particulière ou la centralité de haut niveau des métropoles en a fait un réseau touristique à notoriété mondiale. La fréquentation touristique de Paris, Londres, Rome ou New York ainsi que des grandes métropoles asiatiques n'est pas à démontrer, aussi bien pour leur richesse patrimoniale, culturelle et historique (Paris, Londres, Rome, Pékin) que pour leur puissance économique et leur modernité architecturale (New York, Hong Kong). On pourrait y ajouter le cas à part de Las Vegas reposant sur une image de marque construite *ex nihilo*.

L'attractivité par la centralité se trouve gérée dans le cas de ces villes par l'effet d'un attrait formel et fonctionnel. La centralité, jumelée à la qualité urbaine implique incontestablement un très haut niveau touristique. La promotion et la commercialisation touristique sont en visibilité suffisante et on considère que c'est une étape plus au moins acquise dans le processus de mise en tourisme.

Cependant, le tourisme urbain en dépit de son grand élan et de son inépuisable marché émetteur demeure en relation avec une réalité d'usage qui peut le freiner. Il s'agit de la notion

de déjà-vu, ou si on veut relativiser de trop-vu. Les métropoles peuvent remettre en difficulté la pratique touristique liée à l'urbain. Car le fondement même du tourisme est l'expérience renouvelée d'un vécu à chaque fois différent. L'offre touristique des villes anciennement versée dans le tourisme risque de heurter la sensibilité du touriste pour la découverte. Le touriste tombe sur des activités et des espaces déjà connus. Le choix sera alors porté pour le nouveau, l'inconnu et l'extraordinaire.

Ceci dit, outre les métropoles dont les concentrations touristiques sont les plus grandes, pour André Marien, « *Il s'agira également de distinguer le cas des villes Intermédiaires* », *au-delà de Paris, Madrid, Barcelone ou Lyon : celles-ci disposent de grandes potentialités, si l'on réfléchit en termes de stratégies à mettre en œuvre, et si l'on articule les produits dans le cadre de réseaux.* » (2004). L'auteur pose ainsi l'hypothèse du rôle névralgique que peut jouer le tourisme urbain dans l'émergence et/ou la consolidation de la centralité.

Comme démontré plus haut, celle-ci contribue dans une large mesure à l'existence d'une attractivité touristique, (Le cas des métropoles). Pour en connaître l'effet inverse, il y a lieu de se pencher sur quelques exemples de mise en tourisme. Les écrits qui existent sur le sujet étudient la question de l'impact touristique sur la base d'une approche économique en évaluant les retombées économiques et sociales, tels que G. Cazes et F. Potier, qui ont mené une enquête sur le tourisme en Europe, en particulier en France, et Jan Van Der Borg, dans un texte intitulé *La gestion du tourisme dans les villes touristiques*, étudiant le phénomène selon une base de gestion de l'offre touristique de huit villes européennes.

Par contre, l'impact spatial sur le plan de la centralité n'est que superficiellement abordé par les spécialistes de la question. Nous pouvons considérer avec beaucoup d'intérêt la réflexion avancée par Potier F., qui souligne que le plan de travail de la mise en tourisme s'appuie sur des « *politiques volontaristes pour rendre plus attrayants les centres-villes et renouveler leur image* » (1996).

Le tourisme est alors l'une des raisons de renouvellement d'image et de la valorisation du centre-ville. Le tourisme participe à lui donner ou redonner de l'importance. Est-il le seul facteur ? Cela dépend du degré de volonté des acteurs, de la richesse du potentiel historique et de la qualité de l'offre. La documentation disponible ne nous permet pas de mettre au point un large répertoire d'études d'exemples pour mettre plus en lumière l'effet touristique sur l'espace. Nous nous contentons de deux exemples, Barcelone et Bordeaux, deux villes portuaires, l'une ouverte sur la Méditerranée et l'autre offrant une belle façade sur l'Atlantique. La première de par son importance mondiale et l'autre comme ville moyenne

dans un réseau régional. Les deux ayant fait du tourisme urbain leur base stratégique de promotion et de gestion urbaines.

IV. La centralité touristique, exemples de mise en tourisme :

Il s'agit de rendre compte ici du processus de mise en tourisme et du procédé généralement à suivre pour enclencher une image touristique ou valoriser celle déjà existante. A cet effet, nous poursuivons l'étude de la centralité de Barcelone à travers cette fois la vision touristique de développement, car elle représente un bon exemple de mise en place d'une image touristique nouvelle. Le tourisme a constitué une opportunité de croissance et de gestion urbaine de qualité, enclenchée par les jeux olympiques de 1992. De par sa centralité mondialement attractive, Barcelone aspire aujourd'hui au rang d'une métropole tels que Paris, Londres, ou Madrid.

Au rang inférieur, nous pouvons étudier les plus importantes actions de mise en scène d'une ville qui fait partie du réseau de centres régionaux dont l'image touristique est à valoriser. Il s'agit des villes dites intermédiaires disposant d'un potentiel touristique non négligeable qui nécessite reconnaissance et valorisation, telles que la ville de Bordeaux. Cependant, nous avons pris les deux cas pour le corpus d'enseignements qu'ils offrent, ainsi que pour leur situation dans la région méditerranéenne.

IV.1. Le cas de Barcelone :

La promotion touristique de Barcelone en a fait « *la ville la plus dynamique d'Europe en termes touristiques au cours de la dernière décennie, doit son positionnement actuel à toute une série de facteurs parmi lesquels on trouve : la renommée internationale atteinte grâce aux Jeux Olympiques de 1992, la rénovation de la ville, ses infrastructures et son image, et par-dessus tout la mise en place en 1994 d'un organisme de promotion mixte public-privé.* » (Marien André, 2004).

Ces actions d'embellissement et de rénovation ont été abordées dans le chapitre précédent, sans autant préciser le déterminisme touristique dans cette volonté du renouveau urbain. Le tourisme urbain est un moyen tout trouvé qui a servi à l'émergence d'une image de marque de Barcelone. La culture du peuple, fervent supporter en toute manifestation footballistique, appuyée par une vie culturelle intense ont servi à la construction de cette image de vie de rue.

La ville planifiée par Cerdà sur une théorie urbaine basée sur l'hygiène publique, l'homogénéisation des espaces et la communication sociale s'est profondément transformée en passant d'une « *ville active à la ville festive* » (Laboratoire SET, 2005). Nous avons jugé convenant ce qualificatif en tenant compte de la suite qui a été donnée à son évolution urbaine depuis 1990. Jusqu'à 2003, le nombre de touristes est passé de 1,7 millions à 3,9 millions. L'activité touristique a ainsi plus que doublé dans l'espace de treize ans seulement. Le tourisme international est très présent avec un taux de 64 % en 2005 (Rapport du laboratoire SET, 2005). Selon ce même rapport, la mise en tourisme de Barcelone a fait suite aux travaux de consolidation de deux aspects qui existaient déjà dans ses anciens plans d'aménagement. Il s'agit d'une part, de la présence d'un réseau important de *voies piétonnes* richement flanquées d'éléments naturels, résultat des réflexions de Cerdà sur la base du système de communication sociale, d'autre part, de la forte présence d'une vigoureuse *vie culturelle et artistique* propre à la société barcelonaise.

La spécificité de Barcelone réside dans toute la facilité offerte à la circulation piétonne qui occupe presque la moitié du réseau de communications. La ville est traversée par de nombreuses et surtout très larges voies avec la zone centrale réservée à la déambulation piétonnière. La circulation mécanique est rejetée vers des chaussées latérales et parfois elle est placée à des niveaux inférieurs.

Le piéton occupe le centre des réflexions dans l'aménagement des espaces publics. Ceux-ci sont configurés selon le principe de la *Rambla*. « *Barcelone mène depuis longtemps une politique favorable aux piétons, notamment à travers le développement des Ramblas qui matérialisent la culture du paseo* » (Laboratoire SET, 2005). Il s'agit d'un système de circulation où la place occupe la partie centrale d'une large voie. Ce principe est repris notamment dans le cas de la Diagonale dont l'espace central est piétonnier, ce qui accorde tout le privilège à la flânerie piétonne. La rénovation de cette voie en a fait une attraction particulière devenant l'espace prisé des touristes.

L'idée d'aménagement de la ville dans le cadre touristique repose sur le fait que le « *piéton vit une expérience souvent nouvelle qui lui permet d'utiliser l'itinéraire comme outil de lecture de l'espace urbain* » (Laboratoire SET, 2005). La promenade permet alors au piéton d'apprécier le cadre artistique et culturel amorcé par le plan de Cerdà.

Ainsi, des points de vues agréables et des constructions esthétiquement très variées s'offrent au regard du visiteur qui y découvre toute la richesse de la culture barcelonaise. Plusieurs promenades sont aménagées sur la base de « *l'identité culturelle de la ville, fondée sur la culture du passeig* » (SET, 2005). Il s'agit par excellence de la promenade de la rue.

Une culture propre aux Barcelonais. La plus importante est celle du littoral en transformant le quartier portuaire en un véritable lieu de promenade (4,20 km de plages) (Figure 26). C'est un grand projet récent de réconciliation de la ville avec la mer selon le même rapport de recherche, « *La Rambla de Mar est un élément important du programme barcelonais de reconquête du front de mer par le tourisme.* » (SET, 2005).

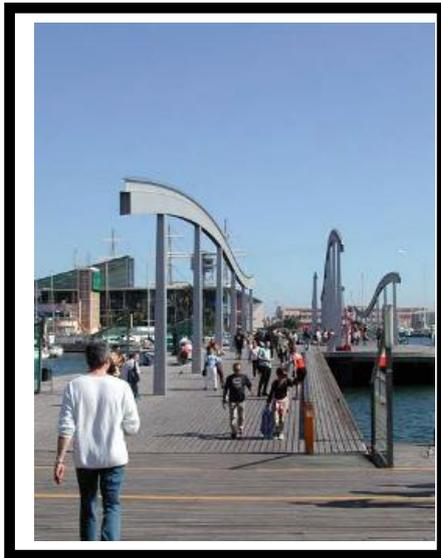


Fig. 26 : La Rambla de Mar, un pont sur la mer.

A droite, une esplanade sur mer.

Source: Rapport final du laboratoire SET, Espaces publics et mise en scène de la ville touristique, 2005.

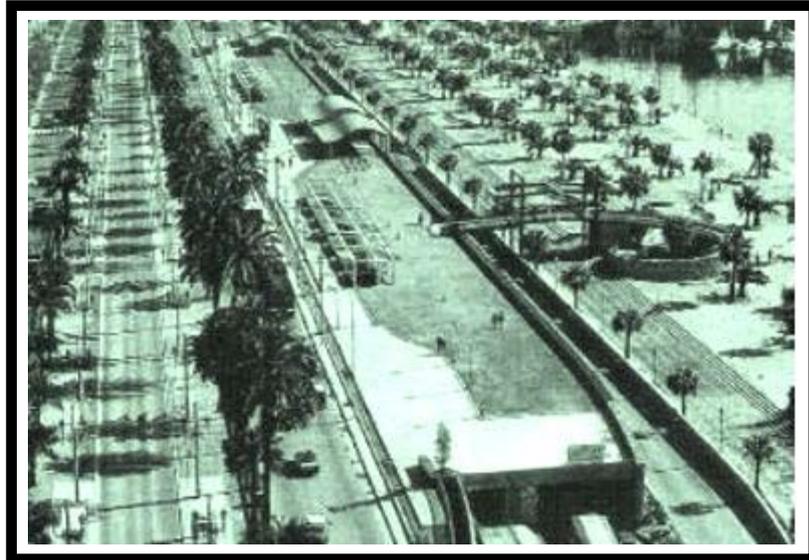
Les diverses opérations de rénovation dont l'objectif est l'affirmation de la vocation touristique de la ville ont abouti à la percée de nouvelles voies aménagées en Rambla (Rambla El Raval, Rambla du musée Picasso). En outre cette façon de faire contribue à la consolidation du caractère culturel urbain de Barcelone. Car ces voies, contrairement au Passeig, font partie de la pratique quotidienne de la rue, véhiculant des images de la ville aussi bien utilisées par les habitants que par les visiteurs. L'image de la ville écologique, bien intégrée à son environnement est reflétée par la Rambla de Mar.

En outre, cette nouvelle Rambla relie la vieille Rambla centrale à un secteur nouveau de loisirs (aquarium, cinéma, etc.) évoquant l'image du lien entre le passé et le présent. « *Cet espace de transition entre le centre-ville et la mer semble s'imposer comme une scène sur laquelle le piéton, qu'il soit une personne de passage, en transit, ou un flâneur devient acteur tout autant que spectateur. La mer et la ville s'offrent en spectacle* » (SET, 2005).

En évoluant dans la continuité de la centralité urbaine existante, le tourisme urbain offre une grande contribution dans la consolidation de la centralité. En mettant le centre-ville en relation avec la mer, la centralité touristique s'inscrit en continuité et non en rupture ou en concurrence avec l'espace central. A l'intérieur de la ville, en plus des larges voies piétonnières, esplanades et places centrales, les urbanistes de Barcelone ont conçu, par la

nécessité de reconversion, des formes de Ramblas particulières. Il s'agit de larges parcs linéaires au cœur du quartier à reconvertir en zone de promenade piétonnière, (prolongement de l'avenue diagonale), ressemblant à certain égard au principe du Passeig.

Fig. 27: Moll de la Fusta :
Un système de promenade
en esplanades, trottoirs très
larges et allées.



Source: Rapport final du
laboratoire SET, *Espaces
publics et mise en scène de la
ville touristique*, 2005.

Le Passeig est généralement un système de circulation complexe combinant la circulation dans les grands trottoirs latéraux, les contre-allées et les voies de la circulation mécanique. Ce sont des espaces largement investis par les touristes, car ils offrent un large cadre de loisirs et de longues promenades (Les esplanades du Moll de la Fusta) (Figure 27).

Le Passeig permet une multitude d'usages tout en assurant une autonomie de fonctionnement spatial. C'est ainsi qu'il met en pratique la notion de proximité en offrant un cadre du vécu touristique tout à fait autonome. C'est un système capable de mettre en forme des centralités dont la forme et la fonction sont indépendantes du reste de l'espace urbain. Cela met le touriste dans une autonomie d'usage lui conférant un cadre spécifique pour ses activités touristiques.

Le parc *l'Espagne industrielle* qui est aménagé à l'emplacement d'une usine désaffectée, « *allie espace de promenade, de passage, de rencontre voire de découverte ludique qui prend forme dans la rencontre avec l'usager* » (SET, 2005). Ce qui rappelle un autre élément fort dans le processus de mise en tourisme barcelonais, à savoir, l'omniprésence de l'art. Les œuvres d'art font partie de la vie culturelle des Barcelonais. C'est une société vouée à l'art. En tourisme, son usage est central « *l'art au cœur de l'espace public contribue à placer le visiteur dans une sorte de musée à ciel ouvert, œuvre du quotidien, fondée sur la surprise, invitation à la découverte d'un objet d'art polymorphe qui est tour à tour sculpture hautement symbolique ou toboggan* » (SET, 2005) (Figure 28).



Fig. 28 : Omniprésence des œuvres d'arts offrant des vues agréables en ville, (Sculptures de l'art moderne).

Source : Rapport final du laboratoire SET, *Espaces publics et mise en scène de la*

Ainsi, la ville de Barcelone est conçue comme une invitation à la découverte. Le déplacement est ponctué de séquences significatives aboutissant à la signification suprême concentrée au cœur de la ville. La rénovation qui en est faite met à la disposition du visiteur une richesse de lieux, d'œuvres, et de vues surprenantes à découvrir tout au long d'une promenade tranquille. Le piéton se trouve rassuré dans ses déplacements dans des espaces intégrés à la nature et qui sont exclusivement réservés pour ses usages.

Malheureusement, la documentation à notre portée ne nous permet guère de dire davantage sur cette mise en tourisme considérée comme la plus intéressante et qui a inspiré Rio de Janeiro et Lyon. Nous avons cependant pu constater sur un plan de ville récent (plan Falk de 2008) l'ampleur des espaces piétonnisés dans la vieille ville : les deux-tiers Nord du Barri Gotic, à partir de la cathédrale, la quasi-totalité du Casc Antic à l'Est et plusieurs petits secteurs d'El Raval à l'Ouest. L'exemple de Barcelone dont les transformations de son espace urbain sont intervenues à l'occasion des jeux olympiques de 1990, démontre clairement le rôle déterminant de la centralité touristique dans la consolidation des centralités urbaines existantes, mais surtout dans l'émergence de nouvelles centralités.

IV.2. Le cas de Bordeaux :

L'autre cas d'étude abordé par l'équipe du laboratoire SET se rapporte à la ville de Bordeaux. Notre intérêt pour cette ville est davantage motivé par son rang supérieur dans le réseau régional qui se rapproche de Bejaia. Le processus réussi de mise en tourisme de la ville de Bordeaux constitue alors une source d'inspiration et d'enseignement. D'autant plus que cette mise en tourisme s'est faite sur un choix d'exploitation et de valorisation d'une image existante, qui sera diversifiée et enrichie pour aboutir à une ville touristique.

Ainsi, pour la promotion du tourisme urbain, comme à Barcelone, la ville de Bordeaux a construit une forte image sur ce qui fait sa culture populaire, à savoir l'héritage de la bourgeoisie marchande du XVIIIe siècle. L'espace touristique de la ville n'est pas aussi riche que les grandes métropoles internationales, l'attraction touristique qu'a suscitée la ville est exclusivement liée à son image. D'ailleurs, la plus grande part des fréquentations est marquée par les courts séjours, en particulier pendant la saison estivale.

En plus des excursionnistes dont le nombre est difficile à déterminer, le tourisme urbain reçoit un million de visiteurs par an. Le chiffre est important compte tenu du rang de la ville. C'est une réussite rendue possible par la reconstruction d'une image ancestrale qui lui a donné sa notoriété internationale. La bourgeoisie a laissé un patrimoine architectural de grande qualité. Mais la dynamique urbaine bordelaise était très faible, la faisant même classer jusqu'à 1990 parmi les « *Belles endormies* » (SET, 2005).

Motivée par les flux touristiques notamment de croisière, car Bordeaux contient le deuxième port d'escale sur la façade atlantique, la ville a entrepris une reconquête profonde de son image à partir de 1995. Son riche patrimoine de la haute bourgeoisie a fait l'objet d'une sauvegarde très complète. C'est la ville européenne qui a pu sauvegarder le plus grand secteur du XVIIIe siècle lorsque la ville était avec Nantes un des deux grands centres du « commerce triangulaire » et de la traite des esclaves entre la France, l'Afrique et l'Amérique, et qui se présente aussi comme le plus important témoignage de cette époque. « *Depuis le changement de municipalité en 1995, le projet politique touristique et urbain repose sur deux objectifs :*

- *Une reconquête du centre par le développement des axes Nord-est / Sud-ouest du quartier de La Bastide à Meriadeck et le Centre Hospitalier-Universitaire, Nord-sud du quartier du Lac à la gare Saint-Jean.*

- *Le fleuve comme élément urbain et non plus comme une frontière* » (SET, 2005).

La reconquête du centre-ville s'appuie sur le patrimoine et l'histoire de la ville. Bordeaux est une ville de prestige au XVIII^e siècle. Son architecture est monumentale. Le projet urbain de revalorisation patrimoniale est une invitation à la découverte.

La stratégie touristique adoptée par les urbanistes repose alors sur *la connaissance*. De nombreuses façades et monuments ont fait l'objet d'un vaste programme de restauration. L'objectif est de redonner à la ville son image de « *Bordeaux monumental* » son patrimoine étant le plus important en densité et surtout en qualité. La mise en tourisme est incontestablement une mise en valeur de ses éléments phares qui témoignent de son passé glorieux. La base stratégique de mise en tourisme est ainsi fondée sur la réconciliation entre le passé et le présent de cette ville autrefois prospère.

Ainsi, la gestion et la promotion touristique s'appuient sur les solutions d'inscription de l'urbain d'aujourd'hui dans la continuité de l'histoire par le nouveau. La spécificité de Bordeaux réside dans la simultanéité de développement entre les projets de valorisation du patrimoine et le nouveau projet d'aménagement. Le touriste y découvre en même temps deux aspects contrastés de la ville évoluant parallèlement. Trois éléments ont été à l'œuvre pour permettre cette vision de la ville, le fleuve, le tramway et la piétonisation du centre-ville.

La circulation en centre-ville est profondément transformée. Un plan de déplacement urbain prévoit l'éviction de l'automobile et place le tramway et les transports en commun en position centrale pour améliorer les conditions d'accessibilité au centre. Le point nodal du réseau du tramway est même positionné au cœur de ce dernier. La place Pey-Berland, qui modifie ainsi les itinéraires touristiques de la ville, est réorientée vers la promenade et la découverte.

Le fleuve, longtemps mis à l'écart au point que les Bordelais en oublient l'existence, a fait l'objet d'une requalification et ses quais ont été rénovés. Il constituait une voie de communication ayant largement participé par ses activités portuaires intenses à la prospérité de la ville. Le projet touristique a ainsi réintégré ce fleuve dans la nouvelle vie urbaine et touristique de Bordeaux.

Les travaux d'embellissement des quais et de certains hangars situés à proximité ont permis de dégager des points de chute importants des promenades touristiques en ville. Mais aussi, ils constituent des lieux privilégiés des festivités, avec balades sur le fleuve, et un riche programme en activités touristiques. « *Les berges du fleuve font également l'objet d'aménagements nécessaires à une nouvelle image touristique. Ainsi, de nouveaux pontons doivent être édifiés afin de faciliter les escales de navires de croisière comme les possibilités*

de balades fluviales, plaçant de ce fait le fleuve au sein de l'intrigue touristique de la découverte de Bordeaux.» (SET, 2005).

La mise en scène touristique a fait en sorte que le tramway qui traverse la ville permet la découverte des principaux éléments qui font la ville et son histoire, le fleuve, les quais, les places, les rues et surtout le pont de pierre inauguré par Napoléon III. Les espaces traversés par le tramway ont été requalifiés et la ville offre ainsi son récit historique à la découverte des piétons et des utilisateurs du tramway. Des voies piétonnières nouvellement aménagées, telles que celle autour de la place de Pey-Berland et autres voies mécaniques piétonnisées, démontrent la volonté de se réapproprier l'espace d'une ville longtemps endormie.

La reconquête du centre-ville par le projet *Bordeaux monumental* et par un changement profond de la circulation, la réconciliation de la ville avec son fleuve, l'aménagement de la Garonne, et des quais ont constitué des points de départ qui ont enclenché par l'effet d'engrenage une dynamique à la production d' « *Un ensemble fait d'espaces d'animation et de promenade, d'un pôle commercial dans les hangars, prochainement d'un jardin public en bordure de Garonne, au pied du conservatoire, d'un programme de réhabilitation des bassins à flot incluant la construction de logements et de bureaux, de la réalisation d'un port de plaisance à proximité de la place de la Bourse... L'heure de la grande réconciliation a sonné pour le fleuve et la ville, qui cesseront désormais de se tourner le dos(...)Ainsi, l'aménagement des rives avec promenades, jardins, splendeur des façades, guinguettes, marchés, bateaux et navires redonne le plaisir de la ville au bord du fleuve.* » (SET, 2005).

Ainsi, la convivialité reprend le dessus, rendue possible par la reprise du patrimoine et la continuité qui s'en est suivie dans les nouvelles stratégies d'aménagement. La ville aspire à devenir la capitale du savoir-vivre et du bien-vivre. Ses activités sont très diversifiées (expositions multiples, spectacles, etc.), ses itinéraires de « *Bordeaux, ville de lumière* » qui invitent à la balade de jour tout comme de nuit font d'elle une ville d'avenir touristique prometteur.

En effet, s'agissant de toute ville qui sort ainsi de son sommeil, Bordeaux en fait désormais partie, « *La « belle endormie » s'est réveillée, elle est redevenue désirable, fréquentée, courtisée. La vie a repris le dessus. Un souffle et un esprit neufs l'animent. La multitude des initiatives en témoigne, comme le foisonnement culturel qui la met sous les feux de la rampe médiatique* ». (Joissains Masini Maryse, 2010). Le centre-ville a joué dans ce processus un rôle de premier ordre en mettant en scène la centralité historique à travers ses monuments vieux de trois siècles. D'autres centralités ont complété ce noyau de base (la

centralité du fleuve, de la Garonne) pour ainsi promouvoir la centralité touristique dont témoigne le flux d'un million de touristes urbains chaque année.

Conclusion du chapitre :

Le tourisme urbain est largement étudié, analysé et recommandé dans le cadre de l'approche économique. Elle met en lumière les impacts économiques, directs et indirects de consommation, d'emploi et de coûts des séjours induits par l'activité touristique. Cette évaluation économique conforte largement l'activité du tourisme dans ses effets jugés positifs. Les études des flux et des effets de consommation ont permis de confirmer la rentabilité de cette nouvelle activité économique.

Par contre, l'approche spatiale a mis en évidence deux méthodes de mise en tourisme, la rénovation urbaine et la valorisation du patrimoine. L'argumentaire touristique auquel sont associées les opérations de renouveau et d'aménagement urbain a beaucoup contribué à la valorisation d'une image de marque et d'une qualité de l'espace urbain.

Les deux exemples nous montrent que le tourisme constitue un moyen et un prétexte au renouvellement du décor urbain. Ce qui produit une qualité haute et modifie positivement des pratiques spatiales aux profits aussi bien des habitants permanents que des touristes. Des quartiers portuaires ou industriels, des espaces insalubres ont été récupérés et rénovés avec les nouveaux usages en relation avec les activités ludiques, les promenades, la culture, et la découverte.

Le tourisme urbain a constitué la base stratégique de la réflexion urbaine contemporaine avec à prime abord, la mise en place d'une image de marque. Le centre-ville est le premier champ spatial concerné. La majorité des études avancent qu'il s'agit de la partie de la ville la plus fréquentée par les touristes. Les opérations de réhabilitation, en particuliers celles visant l'espace patrimonial ont toutes convergé vers la nécessité de réaffirmer et de renforcer la centralité du centre-ville ancien. La centralité touristique se trouve ainsi bien intégrée à la centralité urbaine.

Toutefois, nous remarquons dans certains cas la prolifération d'autres espaces de flux touristiques très importants en dehors de l'espace central en question (le long du fleuve à Bordeaux, La Rambla de Mar à Barcelone, même si l'un et l'autre s'inscrivent en continuité avec le centre-ville). La centralité touristique permet alors la valorisation et donne de l'importance à des espaces pourtant éloignés du centre. Il existe un effet de bénéfice mutuel entre les deux centralités.

D'une part, la centralité urbaine, par ses plus hautes significations où l'image de la ville est très présente, ainsi que par la densité et la proximité de ses activités, participe à l'attractivité touristique et contribue à l'émergence de la centralité touristique. D'autre part, cette dernière met en valeur des espaces jusque là délaissés ou secondaires et leur donne une place dans le tissu urbain. La centralité touristique devient productrice de la centralité urbaine.

Cependant, le tourisme urbain est une question très sensible. Le thème a suscité des débats quant aux risques qu'il est capable d'engendrer. Nous pouvons les situer à deux niveaux, la muséification et la chosification qui touchent en particulier le centre-ville causant sa banalisation et la situation conflictuelle latente entre le tourisme et les usages quotidiens des espaces urbains par les habitants permanents.

Transcender ce genre de contraintes fait appel à une politique volontariste impliquant tous les acteurs locaux dont le discours doit éviter une image simplifiée et stéréotypée pour mettre en avance la différence, la variété et la richesse du sens que renferme la ville. Ce qui devrait inciter les habitants à l'ouverture et mettre le touriste dans la spontanéité de la découverte touristique de la culture urbaine locale.

Chapitre Quatrième :

- *Bejaia, formation de la ville et évolution du tissu urbain*

Introduction du chapitre :

L'une des villes de premier ordre du littoral algérien, Bejaia, d'appellation locale Bgayet, en français Bougie, est située dans la partie occidentale de la frange sud de l'espace géographique méditerranéen, en occupant le centre de la bande littorale de l'Afrique du Nord (carte 01). Dotée d'un site naturel facilement défendable, avec en plus un espace marin à forte sécurité de mouillage, la situation géographique de Bejaia est l'une des plus stratégiques que compte le nord algérien. Elle a suscité la convoitise de plusieurs civilisations ayant traversé l'espace méditerranéen. En témoignent les traces laissées par le déferlement continu de civilisations ayant marqué l'histoire même de l'humanité.



Bejaia est riche d'une histoire plusieurs fois millénaire. C'est l'un des facteurs qui a entraîné sa grande prospérité, notamment dans le domaine du savoir scientifique et culturel. Les chiffres arabes ont été diffusés sous leur forme actuelle en Europe à travers les universités de Bejaia (La cité des sciences au moyen âge). De plus, la ville a été capitale de l'Algérie actuelle avant que l'Empire ottoman décide de son transfert vers Alger. Déjà, l'importance historique de Bejaia et son influence territoriale dans tout l'espace méditerranéen fut

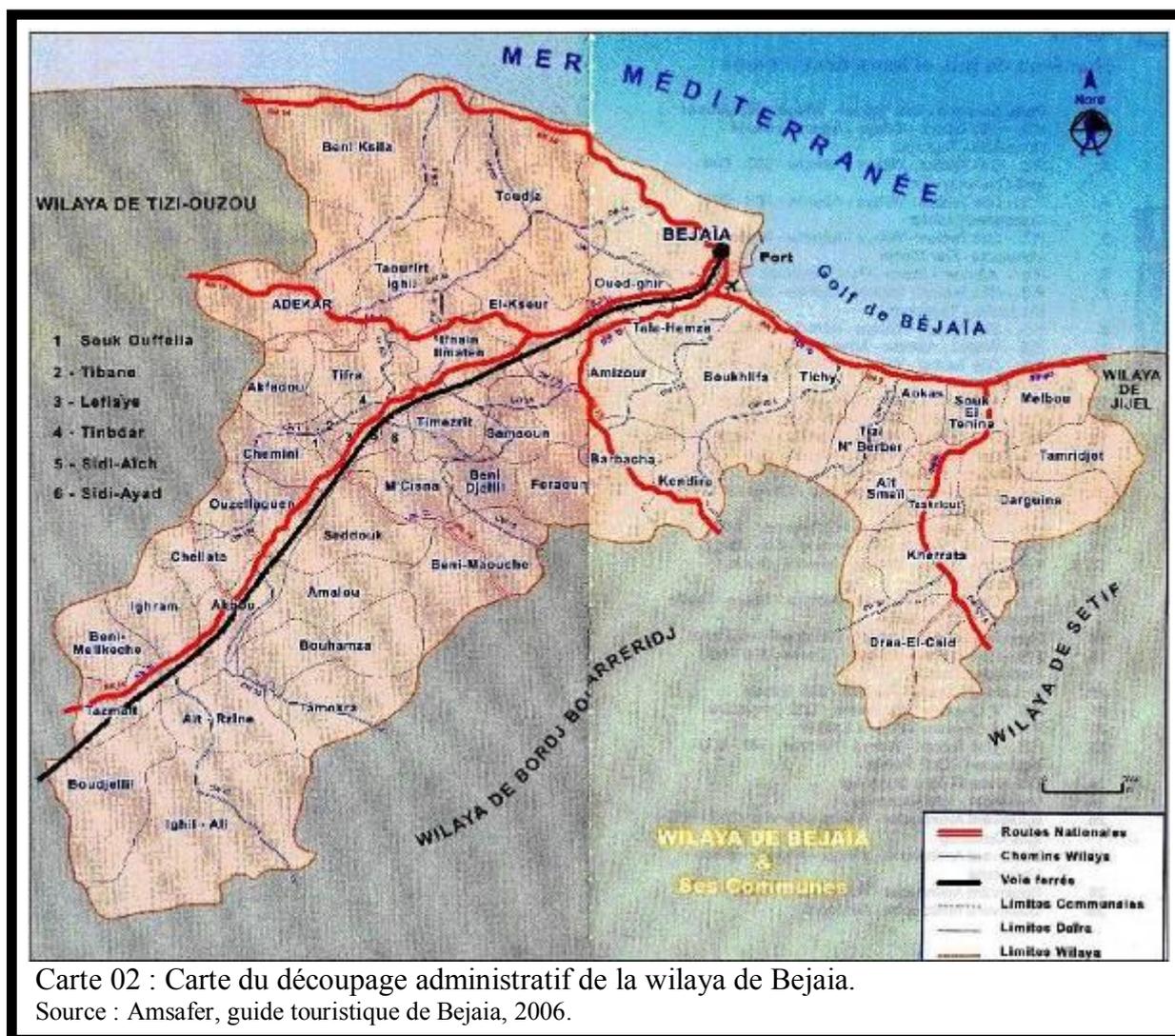
considérablement réduite depuis l'occupation espagnole, suivie de l'intervention turque qui a achevé l'anéantissement d'une ville rayonnante et prospère. Ce fut même la fin d'une civilisation, la dynastie des Hammadides.

Actuellement, la ville de Bejaia représente le chef-lieu de wilaya, de Daïra et de commune du même nom (carte 02). Pour comprendre cette forme administrative, le territoire algérien se subdivise en 48 Wilayas (Préfectures) dont fait partie la wilaya de Bejaia. Une ville dont le rang est le plus supérieur assure le rôle de chef-lieu de Wilaya. Chacune des Wilayas comporte un nombre différent de Daïra (Sous-préfecture) avec la ville la plus importante comme chef-lieu de Daïra.

La Daïra est constituée de plusieurs communes ayant à leur tour et pour chacune d'elle, un chef-lieu de commune, qui correspond toujours à la ville ayant le plus haut niveau local. Tout autour, se développent les villages, hameaux et lieux-dits au nombre et aux tailles variés d'une commune à l'autre. C'est la commune qui représente l'unité de base de l'organisation administrative du territoire national. Il s'agit du dernier maillon du processus de décomposition administratif. La commune est régie par une assemblée communale, constituée d'élus locaux et du représentant de l'administration centrale. Car il faut bien le rappeler, le système administratif en vigueur est très fortement centralisé.

Ainsi la commune est très dépendante de la Wilaya (le wali et les élus locaux), qui elle-même liée au pouvoir de décision ministériel, voire gouvernemental. C'est ainsi que nombre de Wilaya ont été promulgués par simples décrets administratifs, sans pour autant que la municipalité de son chef-lieu y soit favorable. L'ensemble des actions d'aménagement et de promotion qu'exigent les besoins locaux, dépend du centre décisionnel de la capitale.

Après avoir été annexée au département de Constantine à l'époque d'occupation française, puis devenue Daïra dans l'emprise territoriale de Sétif pendant la période de la postindépendance, Bejaia accède à sa propre Wilaya en 1983. Au vu de sa supériorité relative en équipements, population et superficie urbaine, la ville de Bejaia devient chef-lieu de Wilaya, d'une daïra et de la commune du même nom. Ceci a eu un effet majeur sur l'importance du pouvoir administratif et socio-économique de la ville pour l'ensemble des habitants de sa Wilaya et pour certaines des Wilayas limitrophes. C'est l'une des conditions ayant propulsé une dynamique économique et urbaine très intense à la fin des années 70 et durant les années 80.

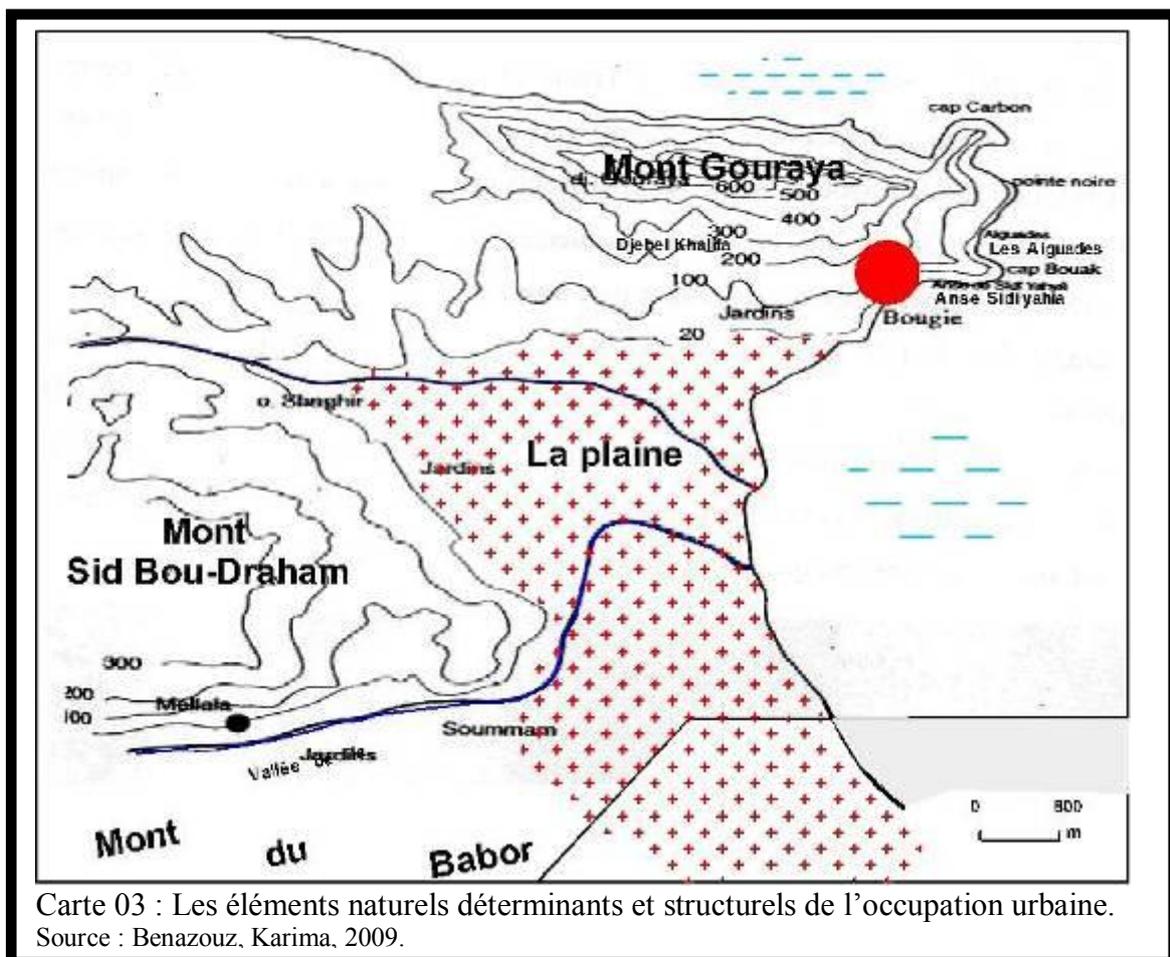


Sur le plan géographique, le territoire de la Wilaya de Bejaia est délimité au Nord par la mer méditerranéenne, ce qui la dote d'environ 100 km de côte. Au Sud, elle est limitée par les massifs des Bibans, à l'Est par les massifs des Babors, et à l'Ouest par la chaîne montagneuse du Djurdjura. Son territoire se trouve ainsi enserré entre des massifs montagneux d'envergure qui se hissent en barrières stoppant et concentrant les précipitations sur l'ensemble de la région. Ainsi, cette dernière est richement investie en faune et en flore présentant des paysages montagneux des plus pittoresques.

L'aspect territorial de la wilaya de Bejaia se caractérise par la prédominance d'un relief montagneux boisé occupant environ 2/3 de sa surface totale. Les falaises, les zones abruptes, les escarpements en tout genre sont légions dans la région. Il s'agit d'un ensemble géographique continuellement enchaîné que traverse la vallée de la Soummam qui s'enfonce profondément dans l'arrière-pays, entre les massifs du Djurdjura et ceux des Bibans et des Babors. Cette dernière, large en moyen d'une dizaine de kilomètres, s'insinue parfois en long détours assurant du coup le maximum de liaisons entre Bejaia-ville et les localités de son

hinterland. Elle est drainée par le long oued de même nom, la Soummam, qui tire ses sources des massifs de l'Atlas saharien pour se jeter au Nord dans la Méditerranée au niveau du golfe de Bejaia.

L'on distingue également une zone plate qui s'étire le long du golfe. Elle caractérise la plaine côtière dont le sol est aussi propice pour la production agricole que pour les séjours balnéaires grâce à ses plages pittoresques de sable fin, constituée parfois en une seule pièce. C'est un terrain que se disputent le domaine de l'agriculture et celui du tourisme sans que l'un ou l'autre constitue son activité exclusive. Ni le tourisme ni moins encore l'agriculture n'arrive à lui imprégner une vacation distincte tout en s'annulant l'un et l'autre par le développement d'une compétition au gré des données saisonnières. C'est ce contexte territorial formé d'une part par la courbe tellienne et la vallée de la Soummam et d'autre part par la bande maritime et la plaine côtière qui, en se combinant avec un riche contexte historique, a vu la naissance puis le développement de la ville de Bejaia (carte 03).



Adossée au flanc méridional du mont Gouraya, la ville présente une morphologie globale en étages, tel un amphithéâtre. Elle s'étage du piedmont de la montagne de Gouraya

au Nord (150 m d'altitude sur 672 m du mont) vers son golfe maritime au sud (la mer méditerranéenne). Elle s'étale d'Est en Ouest et en Sud-ouest sur la partie Nord du golfe en forme semi elliptique, sur une longueur et une largeur moyenne de 5 km environ. Cette partie du territoire est comprise entre le cap Carbon à l'Est et Ighzer N'Themelaht (emplacement de l'aéroport) à l'Ouest et elle est prise telle une bande entre la mer et le relief montagneux raide et élevé. Le site offre ainsi une protection naturelle et une opportunité de défense ayant justifié l'implantation de cette ville de grande envergure.

Des civilisations prospères et de moindre importance se sont succédé depuis les périodes les plus reculées de l'histoire. Elles ont laissé chacune une empreinte s'ajoutant au contexte déjà construits ou annulant ce dernier. Tracer ainsi l'historique de développement de cette ville aidera à comprendre et à situer les points les plus marquants de son évolution. Dans ce contexte, il sera possible de mettre en lumière le rapport de la ville à ses espaces centraux et de comprendre les rôles, et les structures ayant régi leur fonctionnement.

1. Le site naturel de Bejaia, les raisons d'une existence :

Le golfe de Bejaia constitue une rade longue de 20 km sur la bande côtière Est de 40 km. C'est une baie en faucille protégée des vents du large du Nord-est par le cap Carbon, une avancée de 700m dans la mer, haut de 220m. Selon toute vraisemblance, ce site portuaire serait un support naturel favorable ayant permis la fondation de la ville, avant son développement historique auquel a fortement contribué la présence du relief montagneux protecteur ainsi que la riche vallée de la Soummam qui s'enfonce d'une longueur de 80 km dans l'arrière pays, constituant un couloir qui s'étale vers le Sud-ouest. La bande littorale est une composition de deux entités contrastées. Sur son secteur Est, s'étale en une seule pièce une longue plage de sable fin allant de l'embouchure de la Soummam jusqu'à la sortie de Tichy (commune limitrophe de Bejaia du côté Est). Par contre, elle est caractérisée dans sa partie Ouest par des contacts brutaux entre la mer et la terre sous forme de criques, mais aussi par des contacts plus prononcés formant une série ininterrompue de caps et d'anses. Les plus importants sont le cap Carbon, le cap Bouac et l'anse de Sidi Yahia qui termine le golfe du côté Nord (Figure 29).

Le premier situé à quelque 5 km de la ville, est un isthme qui s'enfonce dans la mer à près de 700m. Sa partie avancée contient une arche que des embarcations peuvent traverser, ce qui lui donne le nom local d'El-Matkoub (Le troué). Le cap Carbon, comme aiment à le

designer les habitants: « *Le plus haut phare naturel du monde* », contient en sa partie supérieure un fort à l'architecture andalouse abritant sur son dôme le phare. Au delà du cap Carbon en remontant vers la côte Ouest, se tiennent le plateau des ruines où nous trouvons des grottes historiques et restes de forteresses. Nous retrouvons aussi les criques de Tamejaht, Pertouze, les Pierres Plates, un sahel à caractère sauvage et difficile d'accès. C'est là où s'est émergée à un kilomètre et demi environ de la côte, l'île des Pisans.

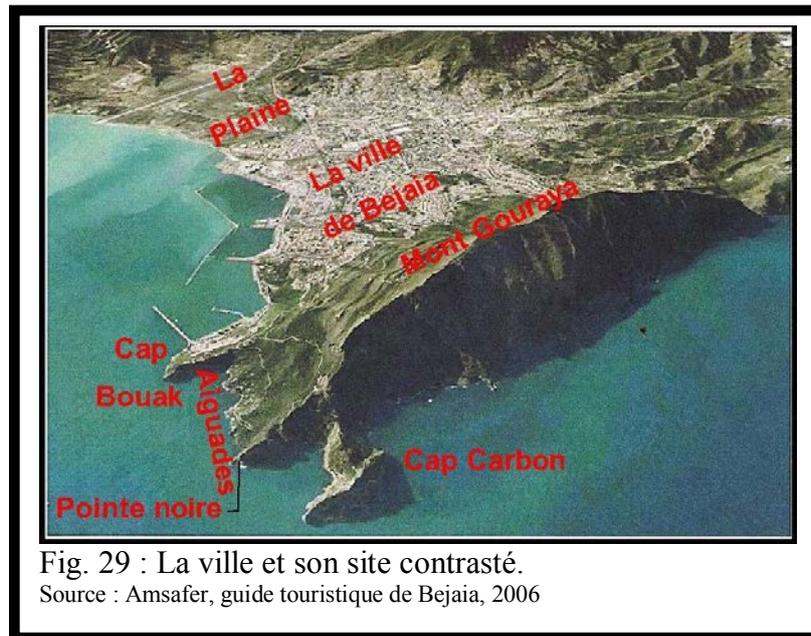


Fig. 29 : La ville et son site contrasté.
Source : Amsafer, guide touristique de Bejaia, 2006

Le cap Bouac, moins connu que le cap Carbon portait en période médiévale, le nom d'un homme pieux Sidi Mlih. Le nom de Bouac désignait par la suite son rôle de signaler l'arrivée des navires par un garde qui soufflait dans le Bouac (le clairon). Il contenait une batterie turque de quatre canons mais aussi un phare construit par les Français.

L'anse la plus importante est sans doute celles des Aiguades, cernée entre la falaise abrupte du cap Bouak et le cap Carbon. Il semble que sa forme tel un creux dans le golfe a servi à l'un des premiers ports de la rive sud méditerranéenne pour les Phéniciens. Avant de donner naissance à un comptoir commercial, « *les Aiguades* » désignaient « *les sources* » (Arbane Nasser, 2006) où les marchands phéniciens faisaient leurs provisions en eau. On y aperçoit encore les traces d'une tombe phénicienne taillée dans le roc laissant apparaître l'aspect d'un sarcophage qui comporte une bassine et une rigole recevant le sang des sacrifices. Pendant la période médiévale (au XV^{ème} siècle), l'anse a accueilli les Andalous exilés d'Espagne où ils ont installé leurs quartiers d'habitation.

En dépit de son importance historique, l'anse des Aiguades n'est pas celle qui a servi au développement du port et de sa ville. Cela a concerné d'autres anses telles que Sidi Yahia. Les raisons de ce glissement du premier noyau de la ville sont toutefois inconnues.

L'anse de Sidi Yahia, qui a constitué le mouillage militaire de Bejaia (12 m de profondeur), est formée et protégée par le cap Bouac et les hautes terres bordant le golfe. Elle abrite l'avant-port et y est édifiée la mosquée hafside de l'homme pieux Sidi Yahia Al Aïdli au XIII^{ème} siècle. Les Turcs y fondaient une station d'hiver de leur flotte, après avoir été une retraite et un mouillage des plus sûrs pour les navires antiques et pour ceux de la période médiévale. C'est cette anse qui abrite actuellement le port pétrolier de Bejaia (carte 04).



Entre le fort Abdelkader au Nord-est et la Casbah au Sud-Ouest, nous distinguons une seconde anse de moindre importance accueillant le vieux port appelé par les Français Charles Quint du nom de l'empereur espagnol qui a débarqué en novembre 1541. Ce port fut construit par les Romains et étant insuffisant pour le mouillage des grands bateaux, il a été réaménagé par les Français en port marchand et de voyageurs.

L'arrière-port de Bejaia, actuellement aménagé en petit port de plaisance, est contenu dans une autre petite anse formée à l'origine en une basse plage. Ce port n'est pas adapté en surface ni en mouillage à l'importance des activités commerciales actuelles. Il était conçu

pour les galères romaines et la navigation ancienne. D'ailleurs, on y a déterré d'importants vestiges archéologiques de l'époque romaine.

Bordée par une série de montagnes boisées et la mer, une plaine en bande étroite s'étend à partir du contrebas de la ville sur une longueur d'environ 40 km. Elle constitue les terrains agricoles de la région et autrefois les jardins de la ville occupaient sa plaine située à l'embouchure de la Soummam (Figure 30). C'est ce site qui contenait le faubourg à l'époque médiévale. Il a accueilli les extensions successives de la ville post-indépendante et actuelle. Elle est caractérisée en particulier par la présence de l'oued Soummam, et d'autres oueds de moindre importance, tel que l'oued Sghir qui provient des hauteurs des montagnes de Mezzaia, et l'oued Achallal qui descend du mont Gouraya.



Fig. 30 : Vue du ciel de la partie orientale de la plaine. (Y apparaît la piste de l'aéroport).
Source : Office des établissements de jeunes de Bejaia.

On comprend les facteurs de la remarquable évolution qu'a connue la ville de Bejaia en particulier pendant la période des Hammadides (1067-1152). Mais aussi la construction par les Romains d'une des colonies les plus sécurisées de sa province nord africaine. La ville occupe le cœur, autrement dit la place médiane entre ces deux entités aux caractéristiques opposées (le Sud méditerranéen et le Nord africain). Sa position correspond presque au centre de la ligne littorale comprenant les deux ensembles naturels.

II. Bejaia à travers l'Histoire : la ville antique et médiévale :

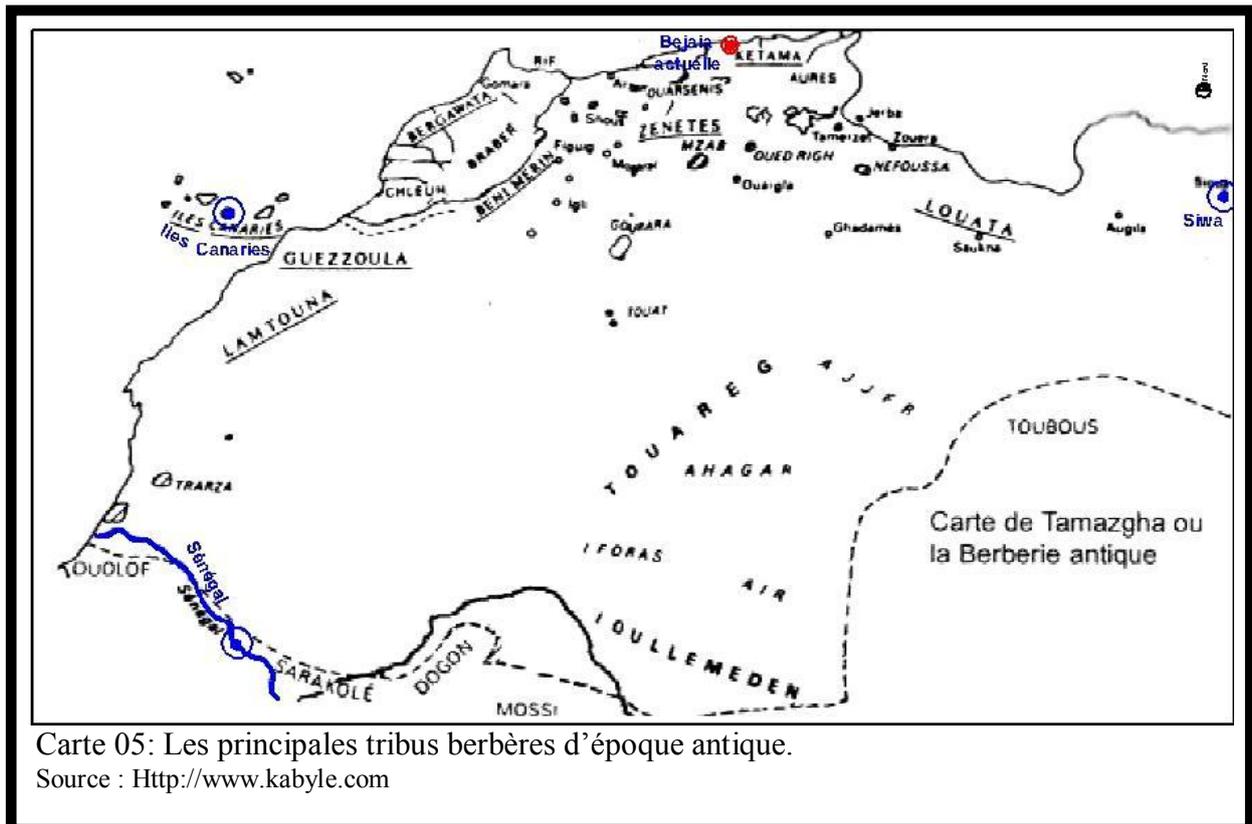
Le voyageur princier, l'archiduc Salvator d'Autriche, la surnomma « *Perle de l'Afrique du Nord* ». L'histoire de Bejaia est intimement liée à celle de l'Afrique du Nord et du bassin méditerranéen. Les conquêtes répétées de ce territoire des plus stratégiques ont notamment touché les régions situées sur les bords de mer. L'arrière-pays est très peu marqué par la présence étrangère, constituant ainsi une véritable réserve d'hommes de guerre ayant organisé maintes fois des descentes expéditives contre l'occupant. Il assurait en même temps une base de retraite sûre en cas de défaite. C'est dans l'intérieur du pays que l'identité de la population locale a pu être conservée.

Toutefois, sans l'appui et l'encadrement des régions avancées, cette culture locale aurait pu être complètement effacée à travers l'histoire. A l'instar des autres régions littorales, la situation géographique de Bejaia lui a permis de jouer pleinement ce rôle de conservation. Elle bénéficiait des plus importants trafics économiques et civilisationnels de l'époque. La population a pu ainsi côtoyer les sociétés puissantes, bénéficiant de leur apport civilisationnels. Ce qui a fortement contribué à asseoir sa force intellectuelle.

Ceci dit, aussi bien contre les villes du nord méditerranéen que celles de sa rive sud, les formes d'invasion et d'occupation ont été les mêmes. Les grandes civilisations historiques carthaginoises, grecques et romaines fondaient leurs occupations par des schémas politiques, urbains et culturels identiques. Elles exprimaient la volonté d'extension de leur empire à travers la fondation de plus en plus de colonies, notamment dans les régions stratégiques. Bien qu'elle fût l'une d'elle, leurs traces sont dans la région de Bejaia très peu nombreuses. Car Bejaia connaîtra sa grande prospérité pendant la période Hammadide qui a achevé d'effacer son héritage antique.

Ainsi, l'histoire de Bejaia est particulière à un vaste territoire dont la population a pu conserver ses usages, traditions, sa langue et même son autonomie. Aujourd'hui appelés « *Kabyles* », les études sur l'histoire de la région les identifient sous le nom de « *Mazigh* », appelés par les pharaons les « *Lebous* ». Les Grecs les dénommaient par la suite « *Maxyes* », puis les Romains les désignaient par « *Mazices* », par contre, les Arabes et les Français les désignaient sous l'appellation « *Les Berbères* », (Gaid Mouloud, 1976).

Telle que délimitée au Ve siècle av. J-C par l'historien grec Hérodote, la dynastie berbère englobait un vaste territoire qui s'étendait de l'Oasis de Siwa de l'ancienne Égypte jusqu'à l'Atlantique à l'Ouest en englobant les îles Canaries (carte 05). Et, il s'enfonçait de la Méditerranée au Nord jusqu'au fleuve Sénégal au sud. La Kabylie d'aujourd'hui est l'une des diverses régions et peuplades occupant ce grand territoire. Elle est située au cœur de sa rive nord, et la région de Bejaia occupe la partie orientale de la région kabyle.



II.1. La ville antique :

Les données sur les événements et les différentes étapes ayant jalonné l'évolution de la ville ont été rapportées par des étrangers, car la tradition locale est basée sur la culture orale dans la transmission des expériences et du savoir-faire. Ajouter qu'une grande partie des écrits des historiens carthaginois sur la région, sa population et ses réalisations, a été détruite par les Romains suite à leur prise de Carthage. Mais des structures mégalithiques de l'époque antique, bien que très peu nombreuses, subsistent encore et témoignent du rôle des Phéniciens dans la fondation des villes côtières de la Méditerranée.

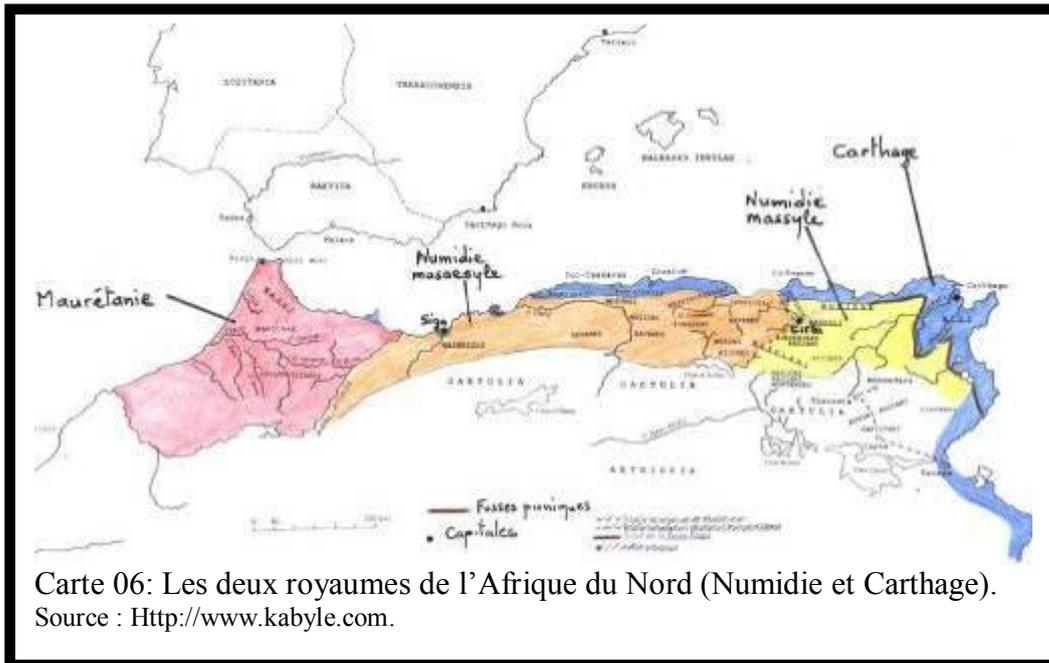
Bejaia était l'une des nombreuses haltes que les Phéniciens ont aménagées sur les côtes maritimes du bassin méditerranéen. Ils installaient pour leurs besoins commerciaux une série de comptoirs marchands sur les points stratégiques des bords de la Méditerranée, ce qui correspond aux zones de mouillage sûr et aux sites protégés naturellement. Entre 880 et 146 avant J. C., leur empire s'étendait sur les côtes de l'Afrique du Nord allant « *depuis Syrte jusqu'aux Colonnes d'Hercule* » (Girardin Marc, 1841).

La configuration avantageuse du site naturel de Bejaia qui contient un littoral investi d'une chaîne de petits ports naturels a facilité le débarquement des Phéniciens. A l'abri du cap Carbon, et au regard de ses eaux calmes et profondes, l'anse des Aiguades est semble-t-il celle qui a accueilli la première arrivée des embarcations des marchands phéniciens. En témoignent les ruines d'un sarcophage de cette époque découvert sur le plateau des Aiguades. Par la suite, les avantages commerciaux bien au rendez-vous dans la région et une population propice aux échanges ont encouragé les Phéniciens pour en faire une étape régulière dans leur activité commerciale. Ainsi furent construits quelques magasins et entrepôts surveillés, jetant les bases de ce qui allait être la ville de Bejaia.

Au moyen d'une redevance foncière annuelle payée aux rois numides, les Phéniciens ou Carthaginois s'octroyaient des emplacements servant à l'avancement progressif de leurs constructions. Les autochtones par contre considéraient le fait comme une invasion, notamment après la décision de Carthage d'expulser ses voisins libyens.

La coexistence prit fin suite à la ruse utilisée par les Carthaginois pour prendre plus de terre. « *Si l'on invoque les droits anciens, disaient les Numides, y a-t-il un seul territoire qui appartienne légitimement aux Carthaginois en Afrique? Ces étrangers ne peuvent revendiquer que le peu de terrain qu'ils ont obtenu de la pitié de nos ancêtres, et hors ce terrain, qu'ils n'ont agrandi que par la ruse et en découpant en étroite lanières la peau d'un bœuf qui devait servir de mesure à leur enceinte, hors de ce terrain, tout ce qu'ils possèdent est une usurpation et un vol* » (Girardin Marc, 1841). Car des luttes furent déclenchées par les Numides réclamant leur légitimité territoriale et la restitution de leur droit de propriété. L'historien grec Diodore de Sicile a évoqué des soulèvements atroces des Libyens mettant en danger l'existence même de Carthage. Surtout pendant la période 396-379 av. J-C, date à laquelle Carthage a récupéré la Sicile ainsi que sa puissance économique dans la Méditerranée, après sa défaite de 415 av. J-C contre les Grecs.

Vers 264 av. J.-C., date de la première guerre punique, Carthage accuse encore une défaite et perd une deuxième fois la Sicile. S'ensuit une révolte des mercenaires numides, que Carthage a engagés contre les Grecs mais qu'elle a par la suite refusé de payer. C'est là que la Numidie s'est scindée en deux camps. La Numidie orientale de Massyle qui s'est rebellée contre Carthage et la Numidie occidentale de Syphax est venue soutenir Carthage en récompense du mariage de ce dernier avec Salammbô (carte 06).



La région de Bejaia fut accaparée et annexée par Syphax au territoire de la Numidie occidentale (carte 07). Mais le traité de paix de 201 av. J-C entre Massinissa et son voisin Syphax, ainsi que l'alliance des Romains avec eux contre les Carthaginois, a permis au roi numide l'unification tant désirée et la reconquête de l'ensemble les régions occupées par les Carthaginois. Les territoires de Bejaia et Certa furent repris ainsi que ceux de Syphax constituant un seul et unique territoire appelé « Masaesyle ».

Carte 07: La région de Bejaia annexée au royaume de Masaesyle.

Source : [Http://www.kabyle.com](http://www.kabyle.com).



Mais les restes de cette époque démontrent la domination carthaginoise. Nous en trouvons le tombeau punique dans la région des Aiguades, mais aussi des pièces de monnaie, des médailles et des outils en pierre taillée qui sont conservés dans le musée de Bordj Moussa (Figure 31). Au square situé non loin du port existent des stèles puniques. Très peu donc d'informations existent sur cette histoire des origines.

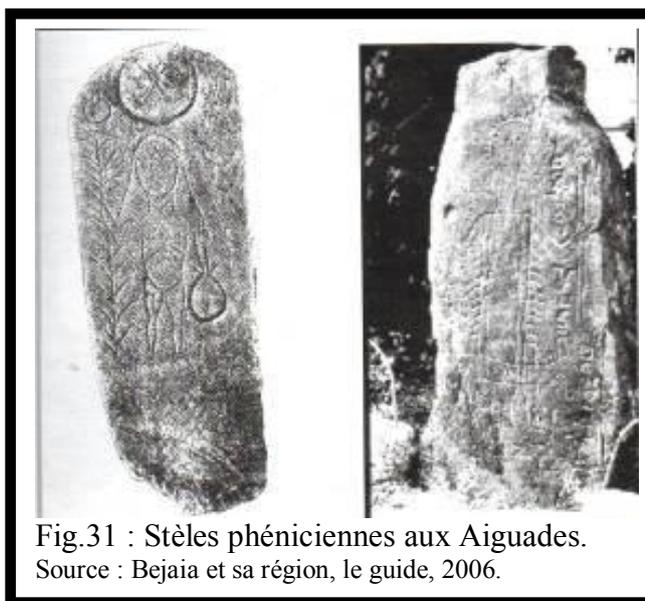


Fig.31 : Stèles phéniciennes aux Aiguades.
Source : Bejaia et sa région, le guide, 2006.

Par la suite, aucune information ne parvient sur l'état et sur l'évolution de la région et de la ville de Bejaia, alors que tout l'Afrique du nord était devenue une province romaine (146 avant J.C.). Ce n'est que vers la période 27/26 avant J.C-429 après J.C, qu'on retrouve trace de la cité de Saldæ (nom romain de Bejaia).

Il s'agit d'une petite colonie, que fonda l'empereur Auguste pour les vétérans de la *Legio VII Augusta* qui l'avaient soutenu pendant la guerre civile romaine. Ils appartiennent à la tribu Aronienne que l'on identifie par l'existence des pierres votives. Mais ce fut une véritable ville de 6000 habitants qui a été construite. Une batterie d'équipements de grande envergure témoigne de la grandeur qui lui a été accordée par les Romains (Mur d'enceinte de 3 km environ, forum, aqueduc, port, bains, etc.).

C'est l'une des étapes de l'histoire qui a corroboré l'importance de Bejaia. Les Romains s'établirent en général dans les villes principales de leurs territoires conquis. Malheureusement, les informations à notre portée ne permettent pas d'établir les raisons du choix de la ville de Bejaia. Et cette dernière fut annexée à la province romaine, la Mauritanie sétifienne dont l'actuelle Sétif fut la capitale.

Bejaia, devenue cité romaine du nom de « Saldæ », faisait partie des cités de la côte qu'administraient des gouverneurs romains. Son influence se limitait cependant aux terres qui se situaient aux alentours. Des villes de moindre importance, ou des villes secondaires, voire des villages appelés les « Fundi », se développaient à l'intérieur de l'arrière-pays, non loin des villes principales dont elles dépendaient. Ils étaient gouvernés par des chefs du pays suivant

l'organisation sociale des tribus berbères. A noter que des populations plus indépendantes habitaient les massifs montagneux les plus reculés. Elles reprochaient à certains chefs de servir les Romains et ce sont elles qui organisaient des descentes expéditives contre les ces derniers et certains villages.

Les soulèvements les plus importants furent conduits par Takfarinas en l'an 17 ap. J.-C., réussissant en l'an 25 ap. J.-C., à chasser les soldats romains de Tiklat (20 km à l'Est de Bejaia) et à envahir la forteresse installée par les Romains dans la ville de Bejaia, et par Feraxen en 253-262 qui a récupéré la partie occidentale de la Mauritanie Césarienne.

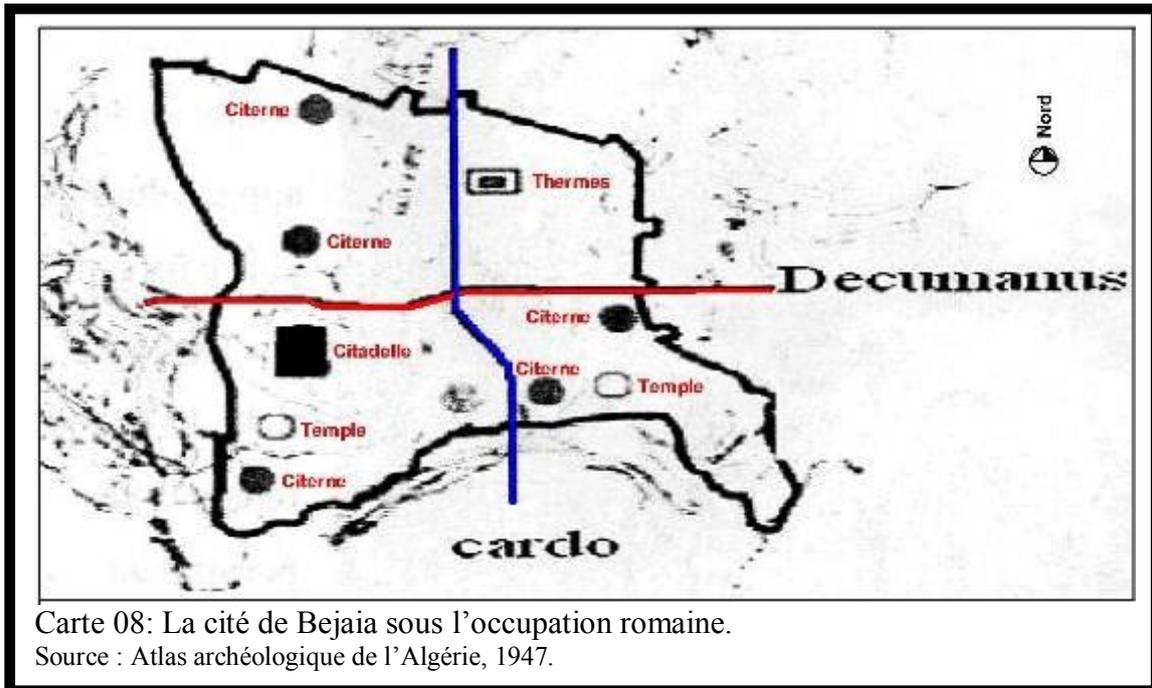
Mais surtout le mouvement insurrectionnel de l'an 340 après J-C, « *le donatisme* », fut conduit par les artisans et les paysans autochtones de la partie Est de Bejaia contre l'Église romaine qui servait le pouvoir impérial. C'est ce mouvement qui fut à l'origine de la grande révolte menée par Firmus, originaire de la tribu Imsisen (Akbou, une commune actuelle de Bejaia) qui réussit à récupérer d'importants territoires aux Romains.

Cependant, une inscription retrouvée par des chercheurs français et qui se trouve actuellement au musée de Louvre démontre bien que Bejaia fut une colonie romaine du nom « *Coivlavg Saldan Colonia Julia Augusta Saldantium* » (Féraud, 2001). Elle est édifiée selon le principe de fondation des cités romaines. Le modèle reposait sur deux axes majeurs, le Decumanus Maximus (axe Est-ouest) et le Cardo (axe Nord-sud) qui selon la topographie du terrain, se croisent plus au moins à angle droit (carte 08).

Saldae est édifiée sur un relief accidenté rendant la rigueur géométrique connue de l'urbanisme romain impossible à appliquer. Le Decumanus se développe sur les contours du site reliant les deux plateaux actuellement nommés Moussa et Bridja, alors que le Cardo, ou l'axe des pôles part du port au Sud pour aboutir aux alentours de l'actuelle mosquée de Sidi Touati. En raison des ajouts successifs, notamment pendant la période française, il serait difficile de retrouver la trace de ces deux premiers axes structurants.

Deux édifices importants, implantés selon les indications de ces deux axes vont constituer la centralité de la cité romaine. Le Forum qui sera implanté au croisement des deux parcours, vraisemblablement au niveau de l'actuelle place Lumumba, et le Temple ainsi que la citadelle qui, seront situés sur l'extrémité Ouest du Decumanus. Les traces du Forum seront retrouvées par les Français lors des fouilles effectuées pour la réfection de l'église Saint

Joseph. La ville se trouvait alors sur les deux contreforts séparés par le ravin des cinq fontaines (Acherchour), Moussa à l'Ouest sur lequel sera implanté le fort Moussa, les quartiers Keramane et Bal El-Louze pendant la période médiévale, et Bridja à l'Est qui contient actuellement le lycée des Oliviers et la caserne pendant l'occupation française.



Plusieurs vestiges confirment la centralité de cette partie de la ville qui se développait autour du Decumanus. Une centralité qui englobait le temple, la citadelle et le Forum où le pouvoir administratif romain s'appuyait sur le religieux.

Ce système de gestion sera remis en cause plus tard, avec l'avènement du christianisme, par la population autochtone accusant l'Église d'être à la solde du pouvoir impérial. Comolli Isabelle, dans son travail sur « l'Histoire de la ville de Bougie » (1987) a souligné la présence d'une citadelle au même endroit que le temple. Les loisirs sont aussi fortement représentés par l'existence du cirque probablement à l'emplacement de l'actuel Lycée des oliviers, et de thermes dont des traces sont présentes à proximité immédiate de l'hôpital Franz Fanon. Des thermes étaient probablement construits en amont de l'Oued Achaalalau niveau du quartier actuellement nommé Acherchour qui signifie « Écoulement ».

Cependant, comme souligné plus haut, en raison de la nature accidentée du terrain, le plan d'urbanisme romain de Bejaia n'a peut être réalisé dans toute sa rigueur géométrique

rendant vraisemblablement le Forum un élément dépourvu de toute son importance. L'ensemble des travaux ayant abordé cette partie de l'histoire de Bejaia ne cite qu'accessoirement l'existence d'un Forum. Alors que ce dernier fut par excellence l'élément de centralité de la ville romaine. Est-ce le caractère de colonie attribué par les Romains à Bejaia qui pourrait justifier cette exception?

Cependant, plusieurs équipements ainsi que des quartiers d'habitation de 6000 âmes témoignent d'une grandeur reconnue pour cette cité romaine fondée à Bejaia. Le rayonnement de cette dernière fut certain concernant son arrière-pays vu la présence des équipements religieux et de l'administration romaine. La ville fut un siège épiscopal en 484 ap. J.-C., comme l'a mentionné un évêque, Salditanus, dans la « Notitia Episcoporum ». Mais elle demeure dépendante de l'actuelle Sétif ce qui ne nous permet pas de situer son influence régionale, ni son importance dans le bassin méditerranéen.

Certes, elle avait un rôle à jouer vu la présence d'un port romain mais nous nous pouvons apprécier le niveau d'influence qu'elle assumait. Cependant, il y a lieu de décrire, à la lumière de la documentation disponible, les équipements qui ont structuré la forme urbaine de Bejaia. Cela nous permettrait de situer le caractère central de la ville ainsi que son modèle de centralité marquant le niveau d'importance de cette ville.

Ainsi, Bejaia fut une entité urbaine aux limites bien précises que matérialisait une fortification. Il s'agit d'une enceinte en pierre massive de 3 km environ de contour. Elle était délimitée au Sud par la mer, au Nord par le tracé de l'aqueduc qui ravitaillait la cité en eau depuis la source de Toudja. A l'Est et à l'Ouest, elle était tracée sur les lignes de crête qui structurent les deux plateaux d'emplacement de la ville. En épousant les contours du site, son tracé est irrégulier rendant difficile l'installation des tours de défense sur ses côtés, ce qui a dû être un facteur d'invasion des autochtones et plus tard des Vandales.

Néanmoins, l'existence de l'enceinte octroyait à la ville une certaine intégrité territoriale qui la faisait distinguer nettement de l'environnement rural alentour. Ce qui serait un facteur de centralité de Bejaia et renforcerait son rôle administratif de contrôle. C'est à cette finalité aussi que répondait la gestion de l'accessibilité de la ville.

Le rempart fut percé par des portes à des endroits que contrôlait l'armée romaine. Les traces actuelles montrent la présence de deux portes du côté Sud, à l'endroit de l'actuelle Bab

El-Bahr (Figure 32), et d'une porte sur le côté Ouest du rempart à l'emplacement de l'actuelle Bab El-Fouka (Figure 33). Il est possible de supposer que ces portes matérialisaient les points de liaison entre la fortification et les deux axes structurants Nord-Sud, Est-Ouest.



En outre, le parcours Est-ouest qui reliait la ville avec la plaine permettait une relation permanente et très active avec son arrière-pays. Par contre l'axe des pôles assurait en moindre intensité la relation de la ville avec la mer et l'arrière-pays car sur ce parcours le terrain est très accidenté et la mer se trouvait en dénivelé vis-à-vis de la ville édifiée sur les plateaux supérieurs à son niveau. C'est dire que les portes du côté mer assuraient plus l'accessibilité du port que celle directe de la ville.

Après son installation sous forme d'un comptoir commercial au niveau des Aiguades, le port fut transféré par les Romains en contrebas de l'actuelle Casbah, sur son côté Est, et au niveau de la plage. Ce qui permettait d'amarrer sur terre-plein les galères romaines. Les Français par la suite entreprirent les colossaux travaux de son agrandissement, le faisant glisser de plus en plus vers le côté Ouest.

En termes de logistique et de transport, le port était la deuxième réalisation romaine. L'aqueduc utilisé pour l'acheminement de l'eau de Toudja (commune à 15 km à l'Ouest de Bejaia) est la plus prestigieuse œuvre d'art romaine qui compose actuellement la richesse patrimoniale de Bejaia. L'aqueduc assurait l'alimentation des nombreuses citernes installées partout dans la ville. Il est constitué d'une rangée d'arcs de différentes dimensions en pierre qui supportaient le chenal transportant l'eau. (Figure 34).

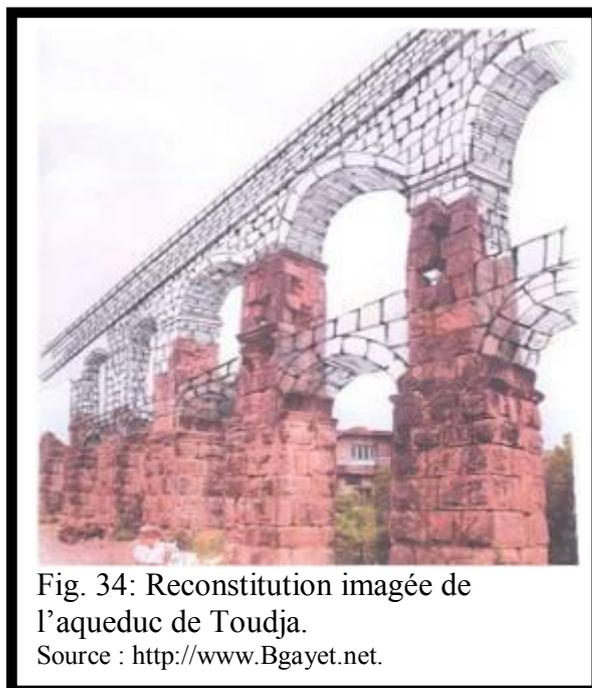


Fig. 34: Reconstitution imagée de l'aqueduc de Toudja.
Source : <http://www.Bgayet.net>.

Le canal captait les eaux de la montagne « Tadrart Aghbalou » distante de 16,5 km de Bejaia, qui fait partie de l'actuelle commune de Toudja. En traversant le col du village d'Ifren, son creusement a connu de nombreuses péripéties que racontait la célèbre inscription de Lambèse découverte en 1866. Celle-ci orne l'actuelle place de la Marine. Elle renseignait sur l'engagement par l'empereur Antonin le Pieux, de l'ingénieur militaire Nonius Datus, un vétéran de la III^{ème} légion Augusta, pour la conception de l'aqueduc. Dewuf dans son ouvrage « Notice sur l'aqueduc de Bougie » mentionne la présence de plusieurs citernes romaines dans la partie Nord-Est de la cité.

Ainsi, est signalée la découverte de grands bassins construits en étages au niveau du l'actuel quartier Azib Bakchi, situé au Nord de la ville de Bejaia entre la mosquée Sidi Mohamed Amokrane et la zaouïa de Sidi Touati. Selon toute vraisemblance, c'est à cet endroit que débouchait l'aqueduc, avant de desservir les citernes et le port de Bejaia.

Le plan de fonctionnement de Bejaia en tant que cité romaine reposait d'une part, sur l'abondance des équipements de loisirs (thermes, cirques) qui témoignait de l'esprit communautaire de la société romaine en cohabitant avec les autochtones gagnés à sa cause, et d'autre part sur les édifices religieux et administratifs signalant la primauté de l'empire romain. Mais les informations manquent pour retracer les cheminements à l'intérieur de la ville et situer les liaisons entre ces éléments de centralité.

En 410 ap. J.-C., les Vandales envahirent l'Europe occidentale et Rome tomba entre leurs mains. Ils annoncèrent ainsi la fin de tout l'empire romain et de toute sa civilisation occidentale. Par la suite, conduits par le général Genséric, les Vandales finirent par débarquer en Afrique du Nord en suivant la rive méditerranéenne. Ils s'introduisirent à partir de l'Espagne en 429 ap. J.-C., où ils avaient eu le soutien des Ibères qui étaient longtemps persécutés par les Romains.

Les Vandales réussirent à évincer les Romains et à leur prendre la place qu'ils occupaient pendant une période de presque un siècle (439-533 ap. J.-C.). Cette période a laissé un grand blanc concernant les faits urbains. Dans leur haine des Romains, les Vandales détruisirent et brûlèrent tout ce qui rappelait le pouvoir impérial romain et sa religion chrétienne. L'histoire sanglante menée par les Vandales n'avait laissé ni monuments, ni écrits, ni traces de quelques constructions que ce soit marquant leur période. Le territoire qu'ils avaient conquis par le massacre et le sang englobait les trois Mauritanie romaines qui s'étendaient jusqu'à Carthage.

Bejaia en faisait partie. Elle occupait alors le cœur de cet ensemble mais on ignore le sort et le rôle qu'elle avait reçu. En 476 ap. J.-C., les Vandales aliénèrent les paysans autochtones et leurs terres pour s'installer à Carthage où ils imposèrent l'arianisme. Ce fut la cause qui avait mobilisé en 523 ap. J.-C., toute la Mauritanie césarienne conduite par Antalas. La révolte avait affaibli considérablement les Vandales et avait préparé le terrain à l'intervention des Byzantins en 534 ap. J.-C.

L'intervention des Byzantins se voulait une reconquête des territoires qu'occupaient les vétérans romains. Cependant, les oppressions sanglantes menées par le général Bélisaire ont provoqué une farouche résistance des autochtones qui mèneront des attaques successives à partir de 540 contraignant Bélisaire à signer une trêve. Ce fut la seule période où furent menés des travaux de réparation des remparts, des portes, des édifices et des cités. Toutefois, les études historiques sont en manque d'informations quant à l'intervention urbaine des Byzantins dans le territoire de l'ancienne Saldæ.

Après plus d'un siècle marqué par l'oppression byzantine se substituant à celle des Vandales, le pays fut déchiré par des guerres intestines conjuguées aux révoltes incessantes des autochtones. Les empereurs qui se succédèrent à Constantinople abandonnèrent leurs provinces et laissèrent le pays à la ruine. En l'an 640, les Byzantins renoncèrent et se

contentèrent de la seule bande côtière s'étalant de la mer aux côtes de l'Atlas, dont Carthage fut la capitale. Bejaia ne fit plus partie alors du territoire byzantin.

II.2. La ville médiévale : la conquête musulmane

Cependant, il n'existe pas d'indices sur l'état des cités pendant les trente années qui avaient précédé la venue des musulmans vers l'année 670. Au début de leur expédition, ces derniers conduits par Okba Ibn Nafaa, ne rencontrèrent pas de résistance de la part des autochtones qui les considéraient comme une délivrance de l'oppression byzantine, plus tyrannique que celle des Vandales. De plus, leur venue en Afrique du Nord coïncidait avec la chute de la cour de Constantinople ayant affaibli la défense des Byzantins.

Ainsi, Okba Ibn Nafaa réussit à implanter des bases militaires à l'intérieur de l'ensemble du territoire Nord-africain, en fondant en Tunisie actuelle sa capitale du nom de Kairouan. En soumettant les tribus berbères à des impôts il alluma leur révolte, conduite par le roi Kociela puis par la Kahina et mobilisa toute la Numidie orientale et occidentale.

Bejaia fut un fief d'une farouche résistance. Les montagnes qui délimitent son territoire furent appelées, tel que le mentionne C. Féraud citant une transcription d'Abou El-Feda, « El-Adaoua » en arabe, c'est-à-dire la terre ennemie. Ces montagnes furent le dernier refuge des populations chassées par les Arabes des régions de Sétif et de Constantine. Probablement, c'est de cet événement que provient la dénomination « Bejaia », car le mot peut être transcrit en Arabe « Bekaia » c'est-à-dire survivants.

Cependant, des historiens confirment que c'est en 893 que les populations autochtones avaient commencé réellement à embrasser la religion musulmane. En conséquence, la région fut traversée par beaucoup de prêcheurs dont l'émissaire d'Obeid Allah, le nommé Abou Abdellah Chii, qui arriva au village d'Ikedjan situé dans le massif de l'Akfadou. Sa mission fut la propagation de la doctrine fatimide, issue du mouvement chiite. Ses prêches ayant la force du verbe, ont réussi à convaincre les plus importantes tribus de Bejaia, notamment les Kotamas et les Sanhadjis.

Le Fatimisme a été l'événement le plus important qui a entraîné l'apparition de plusieurs dynasties dont les Zirides puis les Hammadides. La première fut fondée par les Sanhadjis guidés par Ziri, ayant comme capitale Mahdia située à l'Est. La seconde serait une fondation de Hammad, en 1017, lui-même fils de Bouloughine qui ne serait en fait que le fils

de Ziri. Et la dynastie des Beni-Hammad ne serait qu'une dissidence de l'empire des Zirides. Leur capitale fut Kelaa, M'sila d'aujourd'hui. Mais deux événements vinrent tout bouleverser : d'abord les conflits entre les Fatimides du Caire et les Omeyyades de Cordoue, puis la venue massive des tribus arabes nomades (Benou Hillal et Benou Sulaym).

Parallèlement, cette période à partir du XI^{ème} siècle fut marquée par un essor considérable des échanges commerciaux maritimes dans le bassin méditerranéen, venant des ports de l'Italie et de l'Espagne. Ceci renforça la tendance de la domination musulmane vers la prospérité industrielle, commerciale et scientifique. L'impact du commerce maritime a été le changement d'une organisation du territoire basée sur la défense vers une tendance plus ouverte. Ce fut une période où Bejaia connut sa gloire et une grande prospérité la faisant ériger au rang de capitale de l'empire hammadide.

A la politique défensive installant les capitales le plus souvent à l'intérieur du pays, se substitua celle commerciale des capitales situées aux bords de la mer. Bejaia, étant protégée par son site naturel bénéficierait au mieux de l'impact du développement des grands ports méditerranéens.

II.3. La Bejaia Hammadide:

La transformation par les Béni-Hammad de Bejaia en capitale fut l'événement le plus saillant de toute son histoire. La fondation de Bejaia en tant que ville Hammadide coïncidait avec l'arrivée en masse dans le Maghreb central de deux tribus arabes nomades, venues d'Égypte au milieu du XI^e siècle, les Hilaliens et les Sulaym. Bejaia fut un nouveau lieu d'établissement plus sécurisé pour le souverain Hammadide, An-Nasser, fils d'Alannas, le quatrième successeur du fondateur Hammad.

Selon Ibn Khaldoun « *Ce fut sous le règne de ce prince que la dynastie hammadite atteignit au faite de sa puissance et acquit la supériorité sur celle des Badisides d'al Mahdiya [...] L'invasion des Arabes hilaliens avait tellement accablé ceux-ci que leur empire s'était désorganisé et que la plupart de leurs sujets et de leurs grands fonctionnaires avaient répudié leur autorité. Pendant ces événements, le royaume des Hammadites n'avait fait que grandir et prospérer sous les auspices d'An-Nasser. Ce monarque éleva des bâtiments magnifiques, fonda plusieurs grandes villes et fit de nombreuses expéditions dans l'intérieur du Maghreb. Il mourut en l'an 481 (1088-1089)* » (Ibn Khaldoun, Traduit par William Mac-Guckin, 2003).

En l'an 460 (1067-1068) écrit encore Ibn Khaldoun « *Il s'empara de la montagne de Bougie (Bedjaya), localité habitée par une tribu berbère du même nom. Chez eux, Bedjaya s'écrit Bekaya et se prononce Begaya. On trouve encore les débris de cette peuplade sanhadjienne éparpillés parmi les autres tribus berbères. An-Nasser, ayant conquis cette montagne, y fonda une ville à laquelle il donna le nom An-Nassiriya ; mais tout le monde l'appelle Begaia, du nom de la tribu* ».

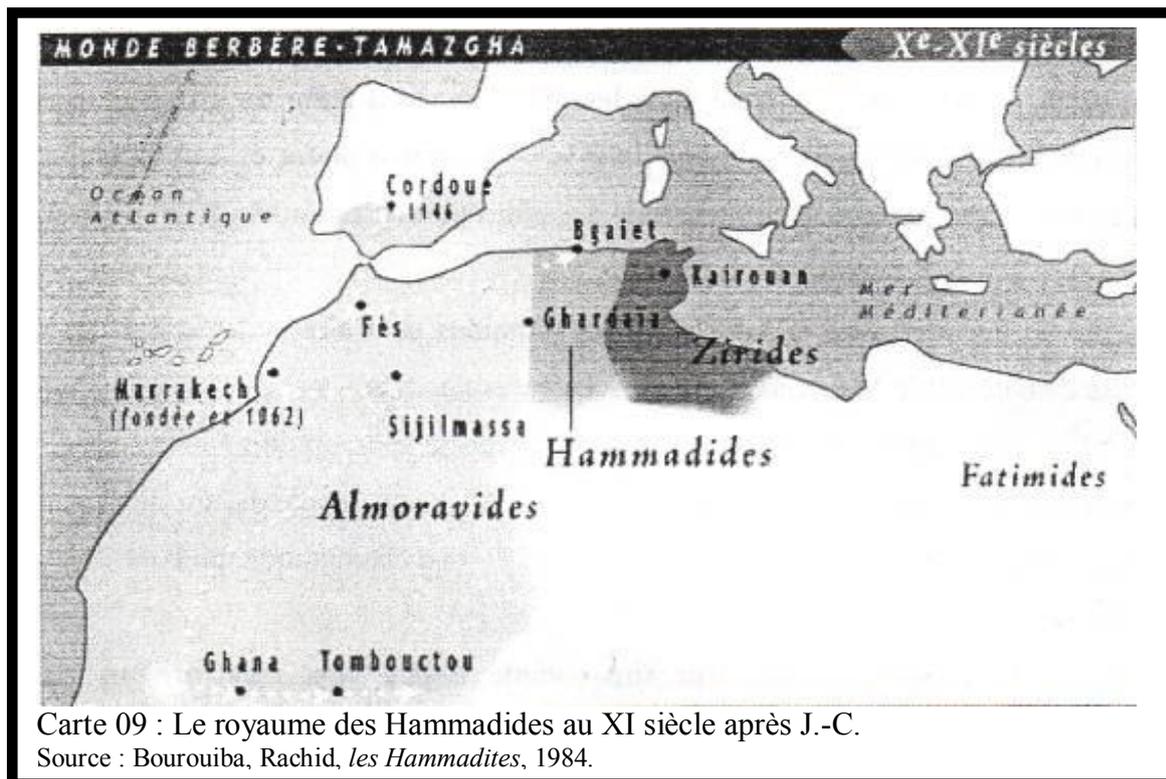
Ainsi, le bouleversement et le désordre causés notamment par l'invasion hilalienne allaient pousser les Hammadides à la recherche d'un nouveau point d'appui plus sécurisé, ce qu'ils trouvèrent dans la région de Bejaia. La dynastie Hammadide occuperait toute la partie occidentale de l'ancien empire fatimide. Une population nombreuse, ayant suivi Moulay An-Nasser, s'établit dans des points stratégiques dans les montagnes des Bibans et des Babors pour contrer les éventuelles attaques des Beni-Hillal

Le choix de la fondation de Bejaia fut alors dicté par la nécessité de sécurité que permettent les monts et les montagnes qui l'entourent. Selon Ibn Khaldoun, « *le départ des populations de la Kelaâ débuta pour certains dès l'apparition dans le voisinage des éléments précurseurs de la tribu des Benou-Hillal* ».

Il déclare encore que « *L'audace de ces brigands en était venue à tel point qu'ils portaient la dévastation dans les environs de la Qalâa et enlevaient tout ce qui se montrait en dehors de la ville. Ces entreprises leur étaient d'autant plus faciles que leurs montures pouvaient y arriver par des routes toujours praticables. Il en était bien autrement à Bedjaya ; la difficulté des chemins mettait cette ville à l'abri de leurs attaques* ».

Par contre, d'autres auteurs tels que Ibn-Athir avançaient une thèse politique selon laquelle la réalisation d'une nouvelle ville serait une garantie pour les Hammadides de s'emparer de Mahdia, capitale des Zirides avec lesquels ils étaient en conflit.

Ceci dit, Bejaia fut alors la nouvelle capitale de la dynastie Hammadide. Elle fut appelée « An-Nassiriya » et édifiée « *sur l'emplacement de l'ancienne Saldae, ancienne colonie romaine, évêché de la Mauritanie césarienne* » (Piesse L., 1885). Elle fut en outre un terrain privilégié où le souverain Hammadide manifestait un goût et une passion aveugle pour le luxe et la manie. Pour le géographe El-Idrissi, Bejaia est « *la ville principale, l'œil de l'État Hammadide !* » (carte 09).



Selon Ibn Khaldoun, An-Nasser « *construisit un palais d'une beauté admirable qui porta le nom de " Palais de la Perle " (Qasr Allulla). Ayant peuplé sa nouvelle capitale, il exempta les habitants de l'impôt (Kharadj) et, en l'an 641 (1068-1069), il alla s'y établir lui-même (...)* ». Bejaia fut le témoignage de la domination de la dynastie des Hammadides. On raconte que le prince An-Nasser contraignait ses sujets à construire eux-mêmes leurs maisons et tout individu voulant entrer à Bejaia devrait y apporter une pierre afin d'éviter le manque de matériaux. Tout manquement à cet ordre entraînerait le paiement d'un droit d'un Nasseri, (monnaie en or, utilisée à cette époque).

Un Hammad donne cette description d'An-Nassiriya : « *Du côté de la ville, du côté qui fait face au couchant et au midi, les ouvriers envoyés de Gênes élevèrent d'abord une tour majestueuse que l'on nomma " Cheuf Er Riad " (l'observateur des jardins). Cette tour protège trois portes dont la principale " Bab al Benoud " (la porte des armées) était monumentale, garnie de grandes lances de fer, et se trouvait encadrée par les bastions. Elle ouvrait du côté des jardins de l'Oued al Kebir. Au sommet de cette tour existait un appareil à miroirs correspondant à d'autres semblables établis sur différentes directions. C'est pour cela que la tour du " Cheuf Er Riad " fut également nommée " al Menara " ».*

Un long mur d'enceinte massif contenant cette porte et bien d'autres fut construit sur le bord de la mer et s'étend sur le mont de Gouraya. Des mosquées, plusieurs palais, des écoles de prestige d'enseignement supérieur, ainsi que des jardins fameux furent construits à l'intérieur de cette très haute muraille.

Très tôt, Bejaia attira une nombreuse population venant de la Méditerranée et des contrées lointaines du Moyen-Orient. Nombreux furent les étudiants qui fréquentaient Bejaia pour y apprendre les sciences de l'époque (La théologie, la médecine, la jurisprudence, les mathématiques, la philosophie et l'astronomie) qu'enseignaient ou diffusaient dans des centres d'enseignement supérieur, des savants de renommée tels que l'historien Ibn Khaldoun, le mathématicien italien Leonardo Fibonacci, le métaphysicien andalou Ibn Arabi, le philosophe catalan Raymond Lulle, le poète du prince sicilien Ibn Hamdis, le géographe du roi Roger II, El-Idrissi, pour ne citer que les plus connus. C'est dire la participation active de cette contrée de la Méditerranée dans la transmission du savoir à l'époque du Moyen-Âge.

Mais aussi, on venait à Bejaia pour des raisons commerciales ou pour s'y installer. Selon le géographe El-Idrissi « *Les marchands de cette ville sont en relation avec ceux de l'Afrique occidentale ainsi qu'avec ceux du Sahara et de l'Orient* » (traduction de Dozy R., et De Geojé M.J., 1866), ce qui délimite un champ d'influence très étendu pour une ville dont l'histoire était récente et commune à toutes les villes de l'Afrique du Nord.

Ce fut l'essor qui propulsa Bejaia comme pôle commercial, scientifique, économique et militaire. El-Idrissi décrit les habitants de Bejaia comme étant « *riches et plus habiles dans divers arts et métiers qu'on ne l'est généralement ailleurs, en sorte que le commerce y est florissant* » (traduction de Dozy R., et De Geojé M.J., 1866). Plus loin, il souligna l'importance de la construction et de l'industrie maritime car à Bejaia « *On y construit de gros bâtiments, des navires et des galères car les montagnes environnantes sont très boisées et produisent de la résine et du goudron d'excellente qualité* ». Les vaisseaux qui naviguaient vers Bejaia passaient par Bab El Bahr (La porte de la mer) pour être réparés sur les chantiers de Daar EL-Senaa (La maison de l'industrie) Comme le confirmait El-Idrissi « *En un mot la ville est très industrielle, c'est un centre de communication* ».

C'était aussi un centre multiconmunautaire, les Chrétiens y avaient leurs églises. Le souverain Hammadide entretenait de bonnes relations avec le pape Grégoire VII. En témoigne la correspondance d'amitié entre les deux personnalités, dont l'extrait de lettre envoyée par

Grégoire VII, « Dieu sait que l'honneur du Dieu tout puissant inspire l'amitié que nous vous avons vouée et combien nous souhaitons votre salut et votre gloire dans cette vie et dans l'autre » (Mas-Latrie L., 1866).

Des poètes notamment le sicilien Ibn Hamdis-Al-Siquili, vantaient la gloire du souverain en décrivant à leur façon les splendeurs de Bejaia et de ses palais, « On dirait que le soleil y possédait un encrion grâce auquel ils ont tracé des arabesques et des arborescences », il fut particulièrement émerveillé par les portes du « Palais de la perle » « Sur le placage d'or des portes on a gravé toutes sortes de dessins ». Il en est de même pour les voyageurs tels qu'Ibn-Battuta et Léon l'Africain, pour les personnalités religieuses (Sidi Bou-Medienne, Sidi Bou-Said, Ath-Thaaliby, etc.) Les récits sont nombreux sur les descriptions élogieuses des merveilles que contenait Bejaia.

Le prince El-Mansour (1089-1104), en quittant la Qalâa en 1090, succéda à son père An-Nasser, après la retraite de ce dernier puis sa mort. A Bejaia, Il poursuivit l'œuvre de son père. Il était un homme habile. Ibn Khaldoun le décrit comme étant « Doué d'un esprit ordonnateur, il se plaisait à fonder des édifices d'utilité publique, à bâtir des palais ». Il s'était mis à restaurer les palais et à en construire des nouveaux (Le palais « d'Ammimoun », le palais « El-Kawkab » c'est-à-dire « de l'étoile » qui fut le plus élevé et le plus beau au monde et où s'était établi son trône), tout en achevant la construction du palais de la perle. Il fonda des édifices publics et aménagea de magnifiques jardins, en particulier, le *Badiâa* à l'Ouest et le *Rafiâa* à l'Est de la Soummam.

A cette époque, la ville atteignait les 100 000 habitants. C'était une grande taille pour une ville de cette époque, correspondant à une zone d'influence très étalée, de Ténès à Annaba, mais aussi, elle s'étend selon le géographe El-Idrissi, jusqu'à Lorbeus et Kasserine en Tunisie. Bejaia s'éleva au rang de pôle de tout le Maghreb central. La construction des navires de commerce et de guerre a joué un rôle majeur dans l'affirmation de ce rang. Les Hammadides avaient leurs arsenaux à Marsa-al-Kharaz (La Calle), et à Bône (Annaba), leur capitale attirait des navires venant de diverses contrées tels que Pise, Vénétie, Gênes, Marseille, et la Catalogne.

La succession d'El-Mansour après sa mort en l'an 1104, a été confiée d'abord à son fils Badis mais celui-ci trouverait la mort après une année seulement de règne et c'est son

frère Abd El-Aziz qui prit en 1106 la souveraineté de l'empire. Sous son règne, la vie intellectuelle de Bejaia s'intensifia car il était d'un esprit scientifique sans limite.

Il fit venir encore d'autres savants et hommes de lettres parmi les plus célèbres de l'époque, à l'image d'Ibn Hammad, l'auteur de l'histoire des rois Obaydides qui continua ses études dans les écoles Hammadides de Bejaia et certains qui ont brillé dans le domaine de la théologie (Le cheikh Abou Ali Hassan Ben Ali de Séville, Abou Mohamed Ali Al-Haq, Abd Al-Haq Al-Bidjawi, Abu Tahir Amara, Abu-Al-Hasan Al-Masilivenant de M'sila, etc.).

Bejaia fut le carrefour de la culture orthodoxe orientale et de celle plus libre émanant de l'Andalousie. C'est sous le règne d'Abd El-Aziz que s'était généralisé l'esprit de la tolérance. Un principe qu'une grande partie des docteurs et théologien maghrébins avaient adopté. Par contre, certains autres, comme le célèbre Mohammed Ibn Toumert en 1108, avaient sévèrement critiqué l'état des mœurs du royaume en reprochant au souverain et son entourage leur vie fastueuse et leur tolérance par rapport à des tenues, à certains comportements et à la présence des amphores de vin dans la cité.

Il lança ainsi son projet réformateur afin d'éliminer tout ce qui s'éloigne des préceptes de l'Islam. Il invita les théologiens maghrébins à rejoindre sa cause en réformant l'interprétation du Coran. Georges Marçais (1957), professeur d'archéologie musulmane, évoque une émeute qu'Ibn Toumert réussit à enclencher dans les rues de Bejaia, et qui provoqua l'ire du roi et des persécutions.

Ibn Toumert se réfugia alors à Mellala, un village situé à la sortie de la ville actuelle entre celle-ci et la commune d'El-Kseur, où il reçut la protection de la tribu des Benou Ouragoul, une grande tribu sanhadjienne. Il s'y produisit sa célèbre rencontre avec le lieutenant Abd El-Moumen qu'il désignerait plus tard chef du nouvel empire qu'il fonda rapidement au Maroc, puis à Tlemcen, les Almohades. Ces derniers réussirent par la force l'unification de tout le Maghreb et de l'Andalousie en Espagne.

A cette époque, Bejaia était sous le règne du souverain Yahia, fils d'Abd El-Aziz, et son armée fut battue par le calife Abd El-Moumen qui prit les commandes des Almohades après la mort d'Ibn Toumert en 1128. Moulay Yahia fut alors démis de son trône et prêta serment de fidélité en l'an 1152 avant d'être conduit au Maroc où il mourut en 1163. Certains

des fidèles du roi furent expulsés vers Alger, Tunis, ou Constantine, alors que d'autres trouvèrent refuge chez les tribus des montagnes des contrées voisines.

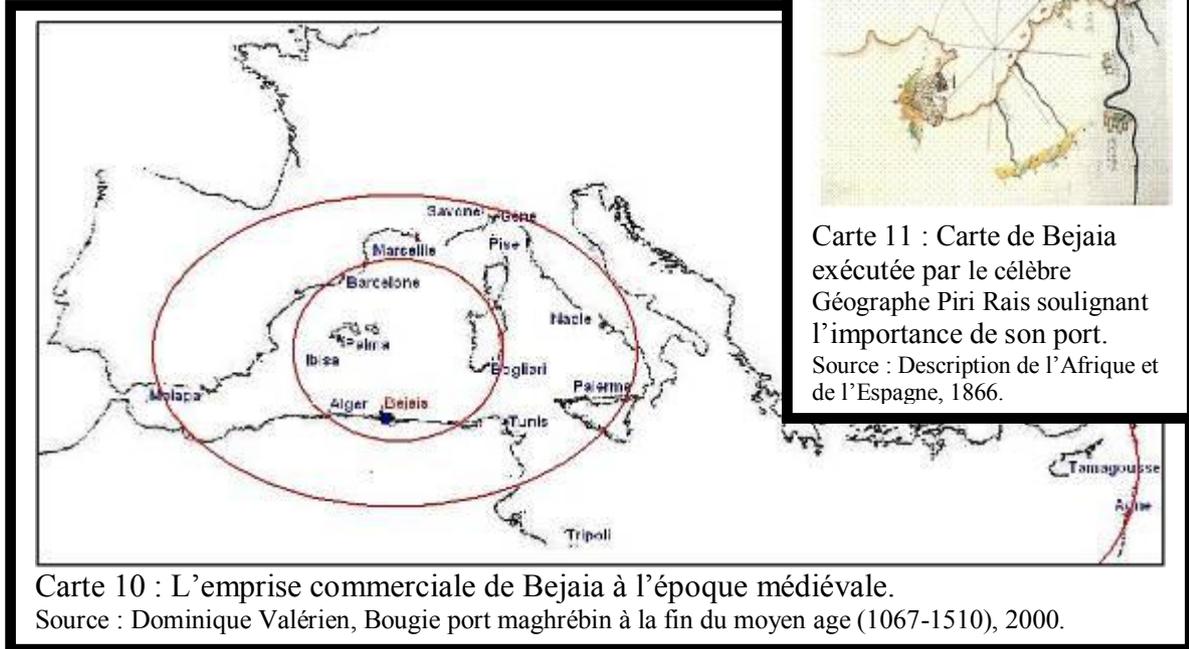
Ainsi, le royaume des Hammadides fut détruit sous l'ordre d'Abd El-Moumen disciple d'Ibn Toumert, et pendant cette période (1152-1228), Bejaia capitale de l'empire hammadide devint un simple chef-lieu de l'une des nombreuses provinces almohades. Pendant de longues années, le commandement de cette ville fut confié aux princes héritiers d'Abd El-Moumen, commençant par son fils Mohamed Abd ALLAH. Les données toutefois ne donnent aucun aperçu sur les réalisations de l'époque.

En l'an 1185, les Almoravides lancèrent une grande action de reconquête des territoires que leur prirent les Almohades. Bejaia fut leur base de départ. Elle subit plusieurs attaques des Benou Ghania (courant Almoravide) qui, appuyés par les Hafside à l'Est réussirent à provoquer la chute de l'empire moumenite (Almohade). Il fut éclaté en trois dynasties indépendantes, avec pour chacune une ville capitale : les Mérinides au Maroc avec Fès comme capitale, les Abd El Ouadoud au centre fondée autour de Tlemcen, et les Hafside établis sur le territoire de l'Est allant de Mezghenna à leur capitale Kairouan, avec comme roi Abou Hafès en 1228.

Bejaia trouva une renommée de capitale intellectuelle du royaume des Hafside de laquelle dépendaient Alger, Constantine et Bône, avec comme gouverneur Abou Yahia, fils du souverain Hafside. Elle retrouva peu à peu sa prospérité d'antan. Sa région fut la source de produits de qualité mondiale, tels que les produits issus d'élevage, les bois, les cires, les bougies et les produits agricoles tels que les figues, les raisins et l'huile d'olive qui étaient exportés notamment dans le bassin méditerranéen. Le port de Bejaia accueillait des commerçants de diverses nationalités en particuliers les marchands génois, les Pisans, ceux de Venise, de Sicile, de Marseille, et de Catalogne.

Entre temps, un mouvement intellectuel sans précédent allait être déclenché par l'arrivée d'un grand nombre de savants d'Andalousie ayant fui avec leur famille, la répression du roi espagnol Ferdinand III en 1248. Mais aussi, des gens de métiers et des commerçants étaient venus de Tlemcen et de la Tunisie, renforçant les richesses de la région en savoir-faire notamment dans le domaine du textile. Bejaia fut une nouvelle fois une ville de premier rang dans la région du Maghreb et la destination commerciale privilégiée des pays du Nord

méditerranéenne (cartes 10 & 11). Mais c'est un lien qu'elle perdrait au fil des événements défavorables qui allaient suivre.



Carte 10 : L'emprise commerciale de Bejaia à l'époque médiévale.

Source : Dominique Valérien, Bougie port maghrébin à la fin du moyen age (1067-1510), 2000.

Carte 11 : Carte de Bejaia exécutée par le célèbre Géographe Piri Rais soulignant l'importance de son port.
Source : Description de l'Afrique et de l'Espagne, 1866.

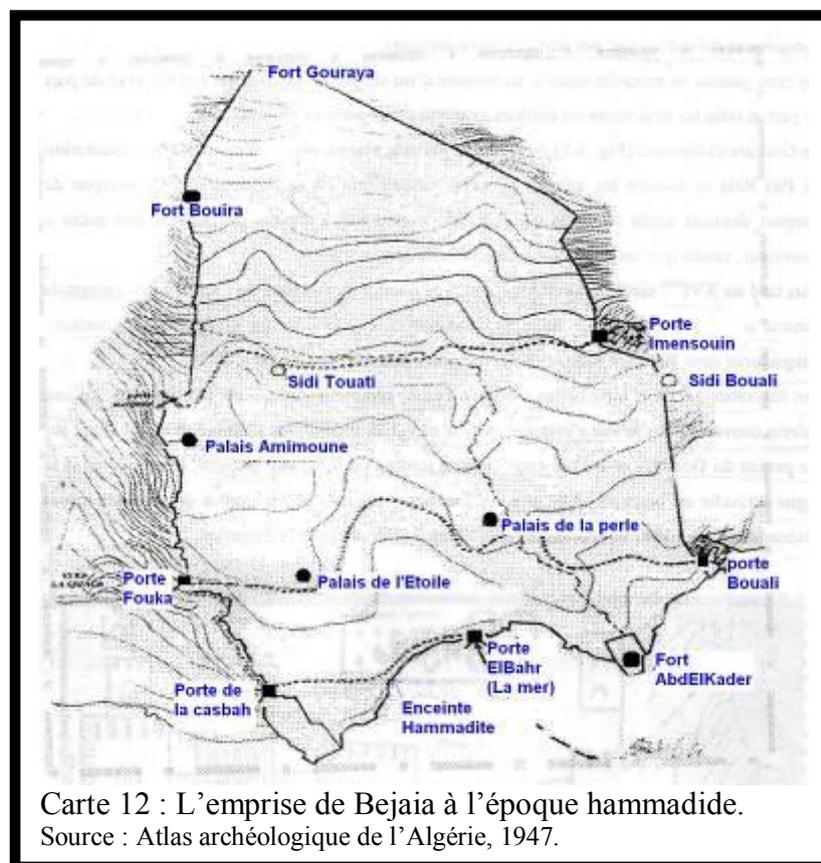
En fait, un bouleversement politique et militaire allait déclencher à partir de 1310 des guerres incessantes entre les Hafsides, les Mérinides et les Abd El-Ouadoud. Motivés par le désir d'indépendance et de dominance, ces deux derniers se disputaient la prise de Bejaia. Elle était considérée comme la clé qui leur ouvrirait les territoires maghrébins. Elle fut assiégée à plusieurs reprises tour à tour par les sultans de Fès et de Tlemcen. En exemple, le long siège d'Abou Hammou, Sultan de Tlemcen, qui laissa ses hommes avec leurs familles à Tiklat après son échec. Bejaia se détacha alors de l'empire des Hafsides et devint sous le règne de Yahia Zakaria, une province indépendante.

Mais ces événements finirent par faire installer une crise politique dans la région. Les premiers signes de ruines font alors leur apparition. Le souverain Kacem Ben Djabi, successeur de Yahia Zakaria allait redonner une certaine prospérité à Bejaia mais pour une très courte durée et la région sombra de nouveau dans des guerres intestines. Les Hafsides allaient reprendre le contrôle du Maghreb, mais Bejaia, leur capitale intellectuelle, fut affaiblie par ses guerres et perdit son rang de pôle culturel et commercial. En 1510, l'arrivée des Espagnols finit par compromettre définitivement l'essor de Bejaia.

II.4. La structure urbaine sous les Hammadides et à la fin du Moyen-Âge :

Sur le plan urbain, la structure de la ville Hammadide s'appuya sur les tracés de la cité romaine Saldae. Tel que mentionné plus haut, Piessé L. (1885) confirme la fondation de la nouvelle hammadide sur l'emplacement de la colonie romaine (carte 12).

Cependant, les écrits des historiens, des géographes et différents voyageurs ne donnent qu'une idée assez vague sur les caractéristiques urbaines de la ville hammadide, à l'exception des descriptions littéraires d'émerveillement devant les splendeurs d'une ville au pied du mont de Gouraya. Piri Reis, un géographe du XV siècle, fait cette déclaration « *On y voit, dit-on jusqu'à dix huit milles maisons, et chaque simple maison ressemble à un château élevé* », en faisant à la fin ressembler la ville qui brille la nuit à un ciel étoilé sur terre. C'est dire l'étendue de l'emprise au sol de Bejaia qui selon Marçais (1957) dépassait la ville coloniale française. Les murailles de l'enceinte qui la cernaient des côtés Est et Ouest lui donnaient l'aspect d'un rectangle irrégulier de 140 à 150 hectares environ.



L'enceinte fortifiée était érigée pour répondre aux exigences défensives contre les éventuelles offensives des tribus hilaliennes. Elle marque en outre, la territorialisation de

l'espace de la ville qui prend ainsi l'aspect d'une cité. Car ces murs d'enceinte gérant l'accessibilité à la cité définissaient une limite spatiale bien précise et faisaient distinguer l'entité urbaine de son territoire externe. Les habitants sont ainsi investis du sentiment d'appartenance à cet espace intérieur. Construit en moellons, le rempart fut édifié sur les rochers et les pentes abrupts du mont de Gouraya. Flanqué de bastions rectangulaires, il escaladait la montagne jusqu'au sommet pour se terminer par de grands édifices probablement de construction militaire, aujourd'hui désignés par « plateau des ruines ».

Les points de rencontre entre les axes structurants établis sur le tracé romain, ainsi que les cheminements secondaires et le rempart sont matérialisés par une multitude de portes hiérarchisées selon leur importance. Ce que nous verrons plus loin.

La gravure exécutée par un voyageur espagnol lors de leur prise de Bejaia, montre les constituants-types du rempart (Figure 35). Un tronçon de ce dernier faisait la façade maritime de la ville. Trois tours sont disposées à intervalle régulier et deux d'entre elle contenaient chacune une porte. La porte du milieu donnait un accès direct vers l'intérieur de la cité. Ce dispositif était généralisé régulièrement et d'une manière répétitive sur tout le périmètre du rempart. Outre les portes et les tours, d'autres composants venaient compléter ce système défensif tel que les barbicanes, les palissades, et les coursiers protégés.

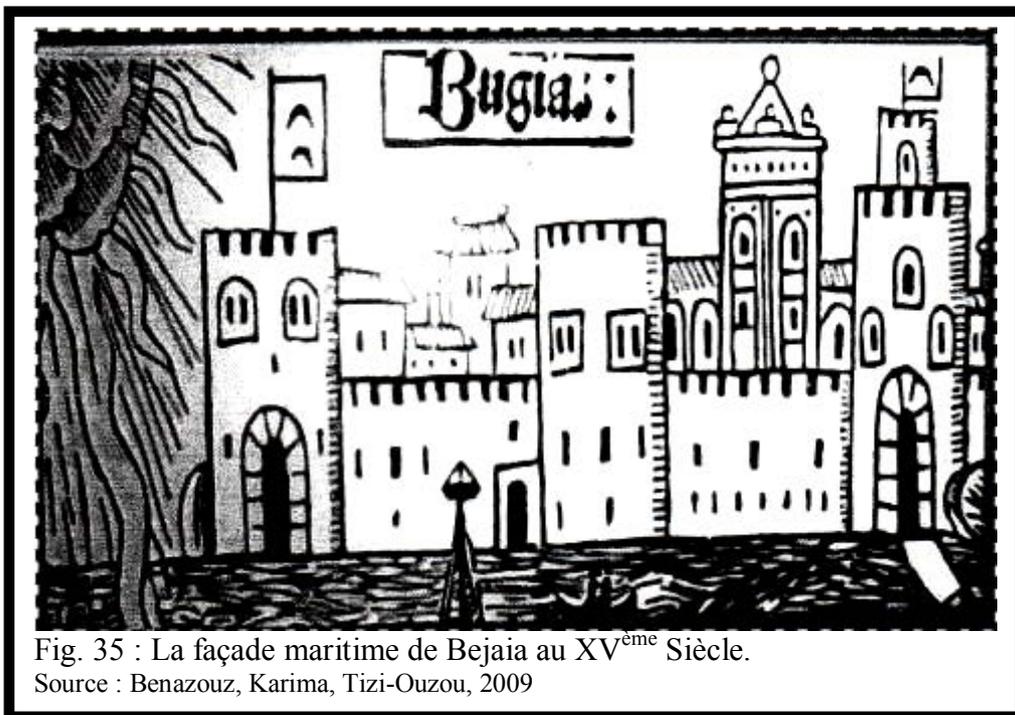


Fig. 35 : La façade maritime de Bejaia au XV^{ème} Siècle.

Source : Benazouz, Karima, Tizi-Ouzou, 2009

La gravure nous informe en outre sur la grandeur des constructions qui apparaissent dépassant en hauteur l'enceinte. Aujourd'hui les restes de cette dernière nous donnent une idée sur l'immensité et la hauteur imposante du rempart. Léon l'Africain décrit ces habitations « *forts belles à deux niveaux, répartis autour d'une cour et ornée d'une galerie couverte d'où la vue s'étendait vers la mer. Ces habitations s'élevaient en escaliers sur les pentes de Gouraya et étaient entourées de jardins ou domine l'oranger, le grenadier et la vigne arrondie en berceau* » (Léon l'Africain, 1956).

Ces hautes habitations composaient en fait vingt-et-un quartiers selon les travaux du génie militaire français rapportés par C. Féraud (2001). Dont les plus importants, Bâb El-Bahr (quartier de la marine), Humât El-Loula autour du palais, Humât El-Arica autour du fort Sidi Abd El-Kader, Acherchour (quartier des Cinq Fontaines), Bâb El-Louz (Porte des amandiers du côté du Grand Ravin) qui est le plus ancien quartier médiéval identifié, et le quartier juif désigné par Féraud L.-C., sous l'appellation Humât Karaman.

Chaque quartier avait sa mosquée ou sa Zaouïa, sa fontaine et son hammam. Certains étaient structurés autour de ces édifices religieux avec place et/ou marché constituant la centralité locale, comme la cité El-Ghobrini, Harat El-Maqdas construit autour de la Zaouïa Sidi Touati. Alors que d'autres avaient comme éléments structurants les édifices du pouvoir tel que Humât El-Loula à l'emplacement des casernes de Bridja (aux alentours de l'actuel lycée des oliviers) qui, se développe autour du palais du même nom, ainsi que Humât El-Arica autour du fort Abd El-Kader.

La centralité s'identifia ainsi au pouvoir de la religion qui marqua et guida le mental et la conscience de chacun et ensuite au pouvoir en place, respecté et appuyé par l'ensemble des habitants de la cité. Les documents disponibles ne donnent pas cependant, une idée précise sur la hiérarchie des quartiers pour en situer le plus central.

A la lumière des descriptions fournies, notamment par El-Ghobrini, nous pouvons émettre l'hypothèse de l'existence d'un centre commun, identifiable par un aspect particulier des constructions et de la fonction commerciale autour de Bâb El-Bahr, et c'est probablement ce quartier qui contenait les fondouks (hôtelleries), les entrepôts, les caravansérails et les consulats accueillant les étrangers. Cela même correspond à la particularité de l'espace urbain musulman qui se ferme volontairement sur des locaux intérieurs communs alors que l'espace des étrangers est éloigné et isolé en dehors des quartiers, généralement sur le bord de mer

pour faciliter les contacts et garder en même temps l'intimité des quartiers. Sans doute, il s'agissait d'une organisation polycentrique autour d'un centre commun et du développement de chaque quartier autour d'une centralité définie par l'importance de l'édifice existant ou par la présence d'une activité partagée.

Les portes, au nombre de six que citent les voyageurs, les hommes de lettres de l'époque et les géographes prêtaient leur nom aux quartiers qu'elles desservaient. Aucune allusion n'était faite pour décrire une accessibilité vers un espace bien dégagé de l'ensemble à l'exception de Bâb El-Bahr, évoquant le passage des bateaux sous cette porte pour enfin s'abriter au niveau de la darse creusée au fond. Les marchandises et les produits du commerce et de la razzia étaient ainsi débarqués sur les quais du port, avant d'être mis dans des entrepôts et distribués dans les marchés locaux.

D'autres portes furent aménagées sur le rempart de Bejaia en ayant chacune un nom, un rôle et une grandeur tributaire de sa position, soit qui donnait sur mer ou sur la plaine ou sur l'intérieur du pays. En plus de Bâb El-Bahr citée plus haut, nous pouvons énumérer : Bâb El-Fouka, classée aujourd'hui patrimoine national. S'ouvrant du côté Ouest, elle permettait d'informer sur l'arrivée des caravanes venant de l'arrière-pays, Bâb El-Louz, du même côté, donnait accès au plus ancien quartier de Bejaia Hammadide, et par laquelle les Almoravides s'étaient introduits vers 1185, Bâb Amessouen s'ouvrant sur le côté Est et donnant accès à un cimetière et au quartier du même nom, Bâb dar Essanaa qui donnait sur la zone de réparation des navires, elle s'ouvrait en contrebas de la Casbah et se situait au quartier Sidi Seddik. Bâb El-Ber qui s'ouvrait sur les hauteurs du Djebel Khalifa et qui permettait accès au quartier Bâb El-Mergoum. Le rempart et les portes furent souvent cités par les visiteurs de Bejaia, émerveillés par leur aspect monumental et leur architecture richement ornementée.

En résumé, la cité avait un centre, accessible depuis la porte de la mer et cet espace central était protégé et défendu plus que les autres étant donné la grandeur du rempart et l'existence d'une seule porte alors que les autres côtés du rempart contenaient souvent deux portes voire trois, ce qui confirme l'importance de cet espace. La structure de ce dernier, ainsi que des différents quartiers de la cité se fera selon un système hiérarchisé de voies de communication que ponctuent les édifices majeurs. Ainsi, la gravure ci-dessous nous montre un réseau de voies, probablement les plus importantes reliant entre les portes.

Certains parcours, suivant les courbes de niveau se prolongeaient au-delà du rempart pour relier la ville avec son site. Nous distinguons un axe Est-ouest qui conduisait vers la plaine du côté Ouest, et vers la crête menant au Cap Bouac et aux Aiguades du côté Est et qui existe actuellement. Il reliait Bâb El-Bunud et Bâb Amsiouen, en passant par la place Sidi Soufi (place de la mosquée Sidi Soufi du quartier Bab El-Louze), et un axe Nord-Sud (dont l'actuelle rue du Vieillard en a fait partie) qui démarrait de Bâb El-Bahr vers Bâb El-Ber, passait à côté de la mosquée Sidi El-Mouhoub et se prolongeait vers l'arrière-pays en croisant le rempart au niveau du plateau Bordj Moussa. Peut-être s'agit-il des anciens tracés romains, le *Cardo* et le *Decumanus*. Le croisement de ces deux axes majeurs fut matérialisé par l'édification de la grande mosquée (*Djamaa Ahzam*) de Bejaia, aujourd'hui disparue, dont des historiens avaient signalé la magnificence.

Mais aussi, d'autres axes de moindre importance comme le deuxième axe Est-ouest situé plus au Nord reliant Bâb El-Ber avec l'institut Sidi Touati, le parcours sur mer également Est-ouest, reliant Bâb El-Marsa à la Casbah, se prolongeant vers le fort Abd El-Kader et le port de son côté Est et vers la plaine du côté Ouest, ainsi que le cheminement qui reliait la Casbah et le fort Abd El-Kader (l'actuel boulevard du front de mer), et comme la rue Fatima, un axe Nord-Sud que continue vers le Sud la route de la Casbah. Chaque croisement de ces parcours et certaines rues étaient marqués par un édifice particulier et une place qui abritait les marchés (la place et la mosquée Sidi Soufi, la place et la *Zaouïa Lala Fatima*, la place de Bab El-Bahr, le château de la perle, etc.)

Ce sont ces édifices qui avaient structuré la fondation de la cité hammadide. Ses palais, ses magnifiques mosquées et *Zaouïa* (École coranique), ses forts, ses Fondouks (Hôtels), ses entrepôts, ses écoles de collège et d'enseignement supérieur et ses nombreux marchés, ainsi que des fontaines étaient implantées selon une morphologie en gradin, à la rencontre de voies sinueuses épousant la topographie du site.

Les palais constituaient les résidences des souverains de l'époque. Ils marquaient des moments forts dans l'ensemble urbain en occupant des points stratégiques au sein de la cité. Le premier château, *Kasr El-Lula* (le château de la perle) était situé sur la crête de Bridja, à l'emplacement de l'actuel lycée des oliviers, ayant une position et vue dominante sur la mer. *Kasr El-Kawkab* (Château de l'étoile) construit par El-Mansour, était situé pour sa défense au dessus du fort de la Casbah, entre celui-ci et le fort Moussa. Il fut détruit par les Espagnols, comme les autres palais d'ailleurs et le château de l'empereur fut édifié à sa place, qui fut

ultérieurement appelé par les Français le fort Barral. Kasr Ammimoun, était quant à lui situé au pied de la montagne dans le quartier du même nom et qu'il structura, et le château des troupes était situé à proximités des anciennes citernes romaines.

Les forts avaient été installés pour servir comme points d'observation et comme postes avancés de contrôle. Les plus connus de l'époque étaient au nombre de deux, le fort de la mer, l'actuel Bordj Abd El-kader, était construit sur la partie avancée de la crête de Bridja, et il existe encore aujourd'hui. Le fort El-Ahmar (le fort rouge), appelé par les turcs Fort Boulila, parce qu'il fut reconstruit en une nuit par ces derniers après avoir été détruit par les Espagnols, était situé sur les hauteurs dominant l'arrière-pays. D'autres forts, aujourd'hui disparus, étaient situés à l'extérieur du rempart de la ville, en particulier dans la vallée de la Soummam, construits contre les menaces hilaliennes et des Almoravide par la suite. Nous pouvons citer Hisn Tiklat, du côté d'El-Kseur, Hisn El-Bakr, situé à proximité du village El-Hamis, Hisn El-Warafaa, Hisn El-Hadid, Hisn Beni-Tarakus, etc.

Les mosquées étaient l'équipement le plus présent en nombre. Carrette E. (1849), évoque l'existence de cinquante mosquées environ dont certaines sont citées par les voyageurs et les savants comme étant supérieures et magnifiques telle que la grande mosquée de Bejaia appelée par les Hammadide Djamaa Al-Aazam, édifiée à l'emplacement de l'actuelle mosquée Sidi El-Mouhoub (Figures 36 & 37). Sa situation au centre de la ville fait d'elle l'élément structurant majeur. Mais la conquête espagnole de 1510 allait bouleverser se schéma qui semblait mieux intégré à la société Bejaoui qui l'avait bien adopté.



Fig. 36 : La mosquée Sidi El-Mouhoub au cœur de la ville coloniale.

Source : Amsafer, guide touristique de Bejaia, 2006



Fig. 37 : la grande mosquée hammadide.

Source : Benazouz, Karima, Tizi-Ouzou, 2009.

D'autres mosquées étaient situées au cœur même des quartiers telles que, la mosquée El-Qasba, située dans la Casbah et détruite lors de la construction de la fortification espagnole, puis reconstruite par les Turcs ; la mosquée El-Souk (à proximité du marché El-Khemis), Djemââ Raihana fréquentée par le Mehdi Ibn Toumert et portant son nom par la suite (El-Mehdi) ; la mosquée Sidi Soufi, située au-dessus de la Qasbah.

Autre élément de centralité, le marché. Bejaia médiévale était une destination privilégiée des commerçants du bassin méditerranéen. Le célèbre mathématicien Fibonacci y apprit les chiffres arabes, avant leur diffusion en Europe, en observant son père les manipuler dans ses calculs commerciaux. Certaines places situées au pied des mosquées étaient souvent utilisées pour la tenue des marchés hebdomadaires selon la tradition musulmane (la place de la mosquée Sidi Soufi, la place de la Zaouïa Lala Fatima). Une multitude de Souks étaient aménagés dans les quartiers d'habitation, structurés autour des portes et des fontaines telles que Ain Acharchour, Ain Baba Saleh, la fontaine de la rue Fatima, etc., toutes aujourd'hui disparues, nous citons les marchés de Bâb El-Bahr, El-Khemis, El-Souf, El-Assabia, etc.

Cependant, la gravure de Vermeyer (1510), indique dans la partie Sud-ouest, à l'emplacement de la Casbah, l'existence d'une entité urbaine qui semble isolée et autonome. Elle occupait le contrebas du rempart occidental et était protégée par une sorte de rempart percé de deux portes. Ce qui indique à Brunschvig R. (1940), que sa construction a été postérieure à la période Hammadide, probablement à l'époque Almohade au XII^{ème} s. Elle occupait le siège du pouvoir politique, en englobant les institutions militaires, administratives et religieuses. Ibn Khaldoun y enseigna la jurisprudence à l'époque hafside (première moitié du XII s.) dans la mosquée d'El-Qasba.

Ainsi, la ville de Bejaia, à l'époque où elle connaissait sa gloire et sa plus grande prospérité historique, semble avoir été fondée sur la base d'un schéma de centralité polycentrique. Une centralité bien ouverte à l'extérieur occupait la place de Bâb El-Bahr qui contenait le marché d'échange, ainsi que les entrepôts, les fondouks, et les consulats. Ensuite, chaque quartier contenait sa propre mosquée et/ou fontaine ou marché, constituant des petites centralités à une échelle intérieure.

Par contre, la centralité politique s'isolait en exploitant la topographie du site partagé en deux niveaux, sous forme d'une citadelle particulièrement fortifiée à l'image de celle de l'époque antique. Cette structure permettait ainsi au souverain l'exercice de plein pouvoir.

Mais la conquête espagnole de 1510 allait bouleverser ce schéma qui semblait mieux intégré à la société Bejaouï qui l'avait bien adopté.

III. Les époques moderne et contemporaine, des occupations étrangères à l'indépendance :

III.1. L'invasion espagnole :

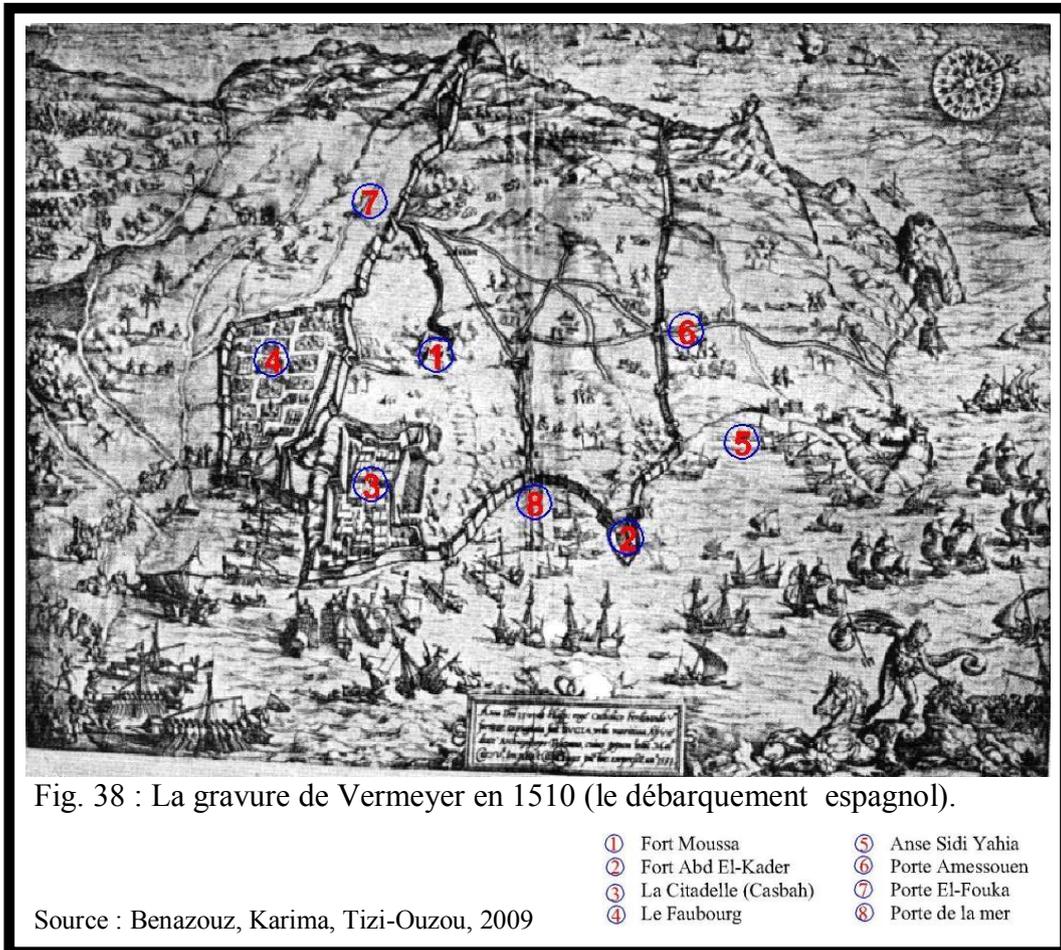
L'incursion espagnole dans l'espace maghrébin répondait à trois objectifs majeurs, la diffusion de la doctrine chrétienne dans le territoire musulman, la prévention contre la piraterie de l'époque et le désir de colonisation, source de gain et de richesse.

Les Espagnols devaient pour ce faire, prendre position sur des places fortes qui joueraient le rôle de postes d'appui et d'avancement à leurs garnisons, autrement dit, les villes-clés de l'espace maghrébin. L'occupation de ces dernières représentait une stratégie militaire d'incursion et de domination dans le monde musulman de l'Afrique du Nord. Mais aussi du Moyen-Orient que dominait l'empire musulman turc (Les Ottomans). L'occupation assurait en outre une protection de la rive méditerranéenne de l'Europe contre les invasions pirates qui s'organisaient vers le XVI^{ème} siècle à partir des ports du Maghreb central, en particulier le port de Bejaia.

Les Espagnols prirent ainsi leur revanche en attaquant la ville de Bejaia et leur invasion eut la forme de représailles. Ils étaient d'autant plus motivés par sa position politique, celle de l'une des villes ayant accueilli les Andalous d'Espagne, chassés par le roi Ferdinand après la chute de Grenade en 1492. Et pour asseoir leur stratégie de reconquista, les Espagnols trouvèrent en Bejaia la clé d'une occupation coloniale car elle était moins protégée par les Turcs, à l'inverse d'Alger où ils subiront une défaite, et vu sa situation l'une des portes les plus sûres de l'Ifriqiya.

Ainsi au tout début de l'année 1510, les Espagnols se présentèrent à la côte de Bejaia en débarquant à la baie des Aiguades selon El-Mérini, sous le commandement de Pedro Navarro, à la tête d'une flotte composée de 25 navires avec 14000 hommes selon l'auteur Gaid Mouloud (1976). A partir de ce point, les Espagnols se propageront sur tout l'espace maritime de Bejaia, tel que nous le montre la gravure de Vermeyer ci-dessous (Figure 38). Un

long siège de 21 jours, toujours selon El-Mérini, fut ainsi engagé et les Espagnols réussirent à prendre la ville au bout de trois mois de combats acharnés.



El-Mérini parle alors de l'arrivée des deux fils du Moulay hafside de l'époque Abd El-Aziz, Abou Farés et Abou Abd Allah, dans une tentative de repousser les Espagnols des frontières de la ville, mais en vain, car ils furent refoulés par les troupes espagnoles et cernés et massacrés au pied du rempart du côté Ouest. D'autres émirs vinrent de l'intérieur du pays, notamment l'émir Abou Bakr qui organisa la résistance à côté du l'émir Abd El-Rahmane, fils du sultan. Mais la rivalité ancienne entre les deux parties finit par prendre le dessus et causa le désordre, puis la désorganisation des deux troupes. Exploitant la situation, les Espagnols parvinrent à envahir l'intérieur de la ville.

Le Moulay Abd El-Aziz se réfugia dans la montagne de Gouraya protégé par sa garde et un nombre d'habitants derrière les murs du rempart, mais dès la prise de la ville, l'armée espagnole se lança à sa poursuite. Elle rencontra toutefois peu de résistance et causa la fuite du sultan vers l'intérieur, à la Kelâa de Beni Abbas, là où s'était réfugié aussi son fils l'émir

Abd El-Rahmane, laissant la ville à la merci des soldats espagnols. Ces derniers mirent la ville à feu et à sang. Abou Mohamed Ben Othman Tlili, le prédicateur de la mosquée El-A'zem, parle d'une journée où 4550 habitants furent massacrés entre deux portes de la ville. Les rescapés furent obligés d'évacuer la ville pour se réfugier chez les tribus voisines (les Imzaïen, Ifenaïen, Zouaoua, Aït Djebar, etc.).

Cependant, les Espagnols qui occupaient la ville vivaient en vase clos, car ils subissaient une sorte de blocus qu'imposaient les hommes d'Abou Bakr, qui lui-même s'était proclamé roi de Constantine en 1510. Selon Feraud L-C., ces derniers prenaient position au niveau des forteresses situées dans la vallée de la Soummam et pratiquaient ainsi une surveillance étroite de l'ennemi. Harcelé et attaqué sans cesse, ce dernier fut contraint de se renfermer à l'intérieur de la ville.

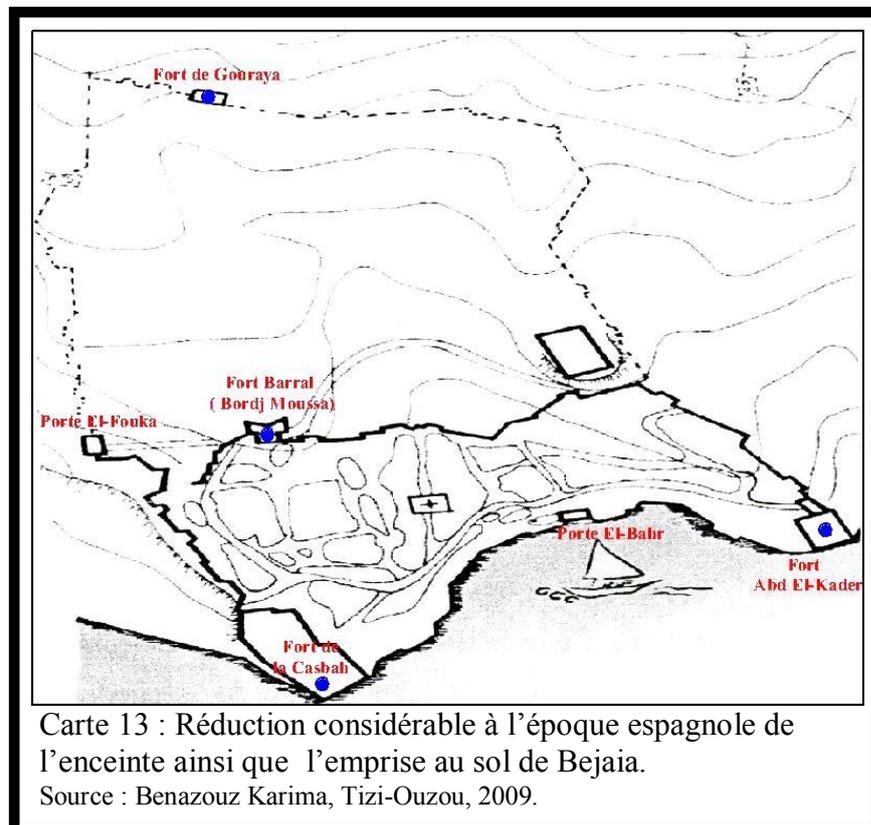
En outre, la politique de peuplement de la ville par une communauté chrétienne aboutit à un échec car la capitale espagnole était dans l'incapacité de ravitailler les garnisons qui furent ainsi obligées de vivre des ressources locales. Un commerce qui ne pouvait s'organiser avec l'arrière-pays occupé par les Maures. Abou Bakr voulait priver les Espagnols de ce moyen de subsistance, les contraignant à solliciter le retour des habitants. Très peu d'anciens habitants y reviendront mais selon El-Mirini, huit mille nouveaux résidents descendirent des montagnes environnantes. Ils résidaient en dehors des quelques quartiers chrétiens et seront coupés du port. Ils vivront des ressources que leur livrait l'arrière-pays. Cette situation qui les empêchait d'évoluer et les dévalorisait accrut en eux le désir de chasser les Espagnols. Ainsi, ils se joignirent à la cause d'Abou Bakr et le soutinrent dans sa démarche de conclure un accord militaire avec les deux frères turcs, Arroudj et Kheirreddine Barberousse.

En 1512, Abou Bakr fit avec ces derniers sa première tentative de reprendre la ville mais sans succès. Il subit le même échec sept années plus tard. Mais en 1545, le roi espagnol Charles-Quint perdit Alger et son armée s'affaiblit devant la puissance turque. Il tenta alors de garder la ville de Bejaia en se réorganisant et en procédant à la consolidation de ses points de défense, mais sans succès car en 1555, le nouveau Pacha, Salah Raïs Ben Djaafar, fort de 30000 soldats et d'une flotte puissante équipée en canons de gros calibre, parvint avec le soutien de la population locale, à chasser le chef espagnol de l'époque, le capitaine de Pérolta, permettant à la population bougiote de repeupler la ville.

Les faits urbains au cours de l'occupation espagnole étaient marqués par la ruine et la dégradation du bâti hérité de l'époque Hammadide. Dans leur acharnement à détruire la ville, les Espagnols ruinèrent et pillèrent surtout les palais. Leurs navires furent chargés de tous les objets de valeur de ces palais (boiserie, sculptures, marbrerie, colonnes, etc.).

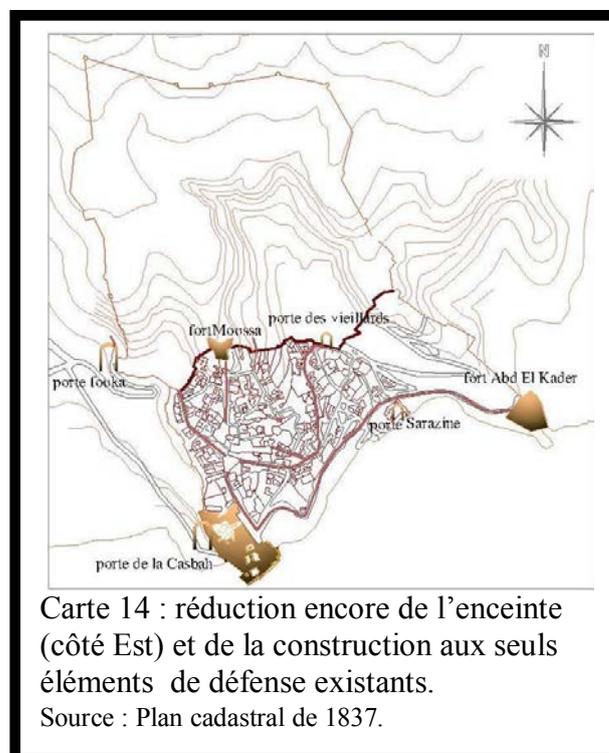
Les quartiers qui étaient nombreux à l'époque de sa prospérité furent réduits au nombre de sept seulement. Car pour des raisons militaires d'occupation, notamment dans le but de maîtriser son espace, l'enceinte de la ville fut réduite au septième de l'ancienne. De coup, les quartiers se trouvant en dehors du nouveau périmètre furent abandonnés et tombèrent en ruines. Les édifices y subirent le même sort (exemple des mosquées dont le nombre passa de 72 au 53). Par contre, la ville garda ses limites anciennes sur les côtés Sud, Est et Ouest mais elle subit la nouvelle transformation du côté Nord où le nouveau rempart passa par l'actuel Bordj Moussa baptisé château impérial par les Espagnols.

Vu le contexte militaire, le souci premier des Espagnols était alors la fortification de la ville, et l'établissement dans ses points stratégiques, en particulier le mont Gouraya, le fort Abd El-Kader, le fort de la Casbah et le Bordj Moussa (carte 13). Ruine et décadence vont caractériser cette période où Bejaia fut mise à sac et dégarinée de ses vestiges et monuments, marquant négativement et pour longtemps le destin de cette ville.



III.2. L'occupation turque :

Sous la domination turque (1555-1833), Bejaia fut détrônée de son rang de pôle stratégique et incontournable dans le sud méditerranéen et du Maghreb musulman, pour devenir l'une des villes du Beylik de Kessentina (province de Constantine). L'état de ruine et de déclin qu'avaient causé les Espagnols se poursuivit pendant l'occupation turque. Le voyageur Peyssonnel écrivait, « *A Bejaia, tout tombe en ruine, car les Turcs ne réparent rien* » (Marçais G., 1950), à l'exception de quelques édifices publics assurant un fonctionnement minimum de la ville. Tout le reste, en particulier les quartiers et les monuments situés en dehors du rempart, étaient livrés à l'abandon et à la ruine (carte 14).



A la population, déjà appauvrie par presque un demi-siècle de soumission à l'occupant espagnol, s'ajouta un nombre important de familles andalouses, encore chassées d'Espagne en 1573, puis définitivement en 1609. La ville accueillit aussi des retraités turcs. Elle offrait un havre de paix aux marins et aux navigateurs en servant de lieu d'hivernage au niveau de l'anse de Sidi-Yahia. Le rôle commercial jadis primordial dans le bassin méditerranéen déclinait rapidement par suite de l'abandon du port.

Depuis 1559, date à laquelle le pacha s'était retourné contre son allié Abd El-Aziz en le tuant et en imposant sa souveraineté dans la région (impôts, péage), les Turcs provoquèrent un état d'hostilité qui déclencha plusieurs insurrections, à l'instar de celles de 1757 et de 1768 où 1200 soldats turcs trouvèrent la mort. La ville de Bejaia fut assiégée par les tribus des Imzayen et des Ath Messaoud en 1806, puis en 1823. Mais, la politique de division mise en œuvre par des pactes d'alliance avec des tribus et chefs de familles, permettra aux Turcs de se maintenir pendant trois siècles. Et ce ne fut qu'en 1830 que les Imzayen réussirent à reprendre Bejaia à la garnison turque, après la défaite de ces derniers à Alger face aux soldats français. Bejaia sombra alors dans un climat de désordre et de pillage total qui fut favorable au débarquement français de 1833.

Pendant l'occupation turque, la ville avait gardé ses limites espagnoles. C'est-à-dire une enceinte réduite contenant quelques édifices religieux et militaires restaurés par les Turcs. Le peu de constructions réalisées par ces derniers concernait le renforcement des points défensifs existants (le fort Abdel Kader, le Bordj Moussa, et le fort de la Casbah), ainsi que la construction d'un nouveau fort au niveau du cap Bouac, portant son nom (le fort Bouac), et de deux batteries au-dessus du fort Abd El-Kader. Tel que déjà mentionné, le Bouac désignait l'annonciateur, un garde qui devrait sonner dans un « bouac » (trompette) pour signaler l'arrivée des navires. Aujourd'hui, le cap Bouac contient un ancien phare qui fut édifié par les Français à l'emplacement de la batterie turque.

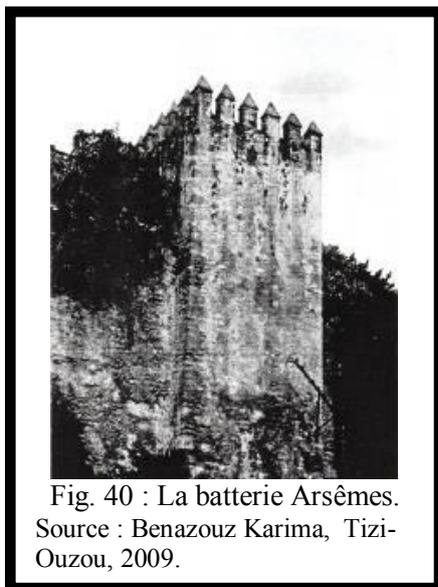


Fig. 40 : La batterie Arsêmes.
Source : Benazouz Karima, Tizi-Ouzou, 2009.

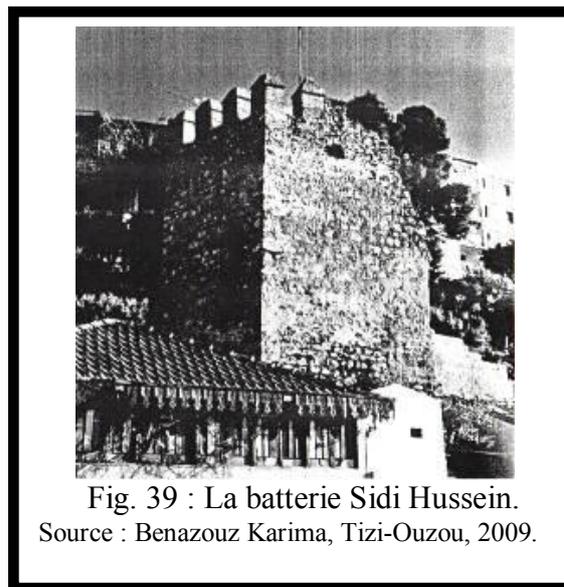


Fig. 39 : La batterie Sidi Hussein.
Source : Benazouz Karima, Tizi-Ouzou, 2009.

Haute de douze mètres environs, la première batterie (Sidi Hussein) fut édifiée selon Carrette E. (1849), sur un escarpement rocheux à l'Est de la Casbah. Elle contenait quatre

canons dirigés selon deux embrasures, vers l'anse de Sidi Yahia et le golfe (figure 39). Une partie de cette batterie existe à nos jours et contient une embrasure du côté de l'anse de Sidi-Yahia. L'autre batterie (Arsêmes) fut érigée dans la partie haute du fort Abd El-Kader (figure 40). Elle servit de complément de défense pour ce dernier en le confortant de 11 canons et d'un refuge souterrain que les Français utilisèrent comme prison.

A l'époque turque, la ville de Bejaia fut réduite à l'expression d'une présence militaire. Seuls les forts bénéficièrent d'une véritable restauration et d'autres édifices militaires furent construits. Le port servait d'hivernage à la marine du pacha. La ville était ainsi assimilée à un centre militaire reconnaissable à ses grands édifices de défense.

III.3. L'occupation française :

Après la prise d'Alger en 1830, 2000 à 3000 soldats de l'armée française marchèrent sous le commandement du général Trézel vers Bejaia et y débarquèrent le 29 Septembre 1833. De rudes combats les opposèrent aux populations locales qui, après le départ des Turcs, s'étaient retrouvées livrées à elles-mêmes. D'après le manuscrit d'El Mirini, traduit par Feraud L-C., quand les Français débarquèrent à Bougie, la population ne dépassait pas 2000 âmes. Une bonne partie avait quitté les lieux, en particulier les Turcs. Les défenseurs qui étaient restés se positionnèrent sur les points stratégiques tels que la Casbah, les forts Abd El-Kader et Moussa et les batteries abandonnées par les Turcs.

En dépit de l'acharnement des habitants à défendre leur ville, les soldats français mieux équipés et organisés, parvinrent à s'y introduire le 4 octobre de la même année (Figure 41). Un massacre s'en était suivi à l'exception d'une soixantaine de vieillards et quelques femmes et enfants qui furent sauvés par certains officiers français indignés par ces tueries, au niveau de la rue portant leur nom (la rue des Vieillards). La répression contraignit les rescapés à se retrancher sur les points dominant la ville (le sommet de Gouraya, et le Moulin Demous situé sur la crête du Djebel Khalifa).

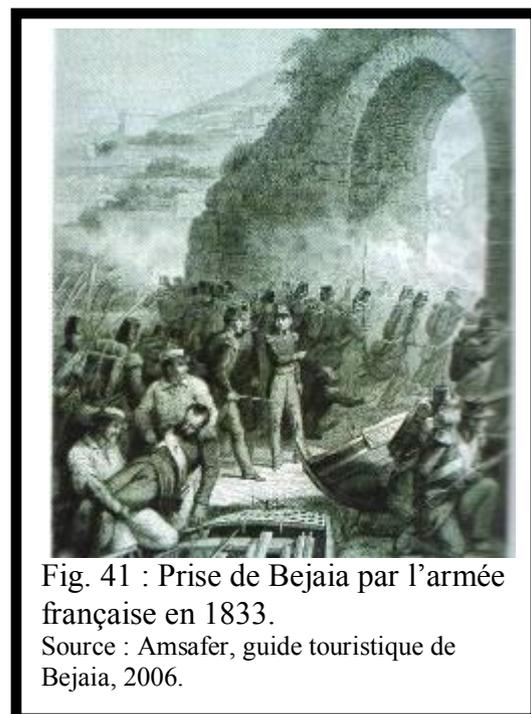


Fig. 41 : Prise de Bejaia par l'armée française en 1833.

Source : Amsafer, guide touristique de Bejaia, 2006.

Continuant son avancée, l'armée française prit possession du mont Gouraya le 12 octobre de la même année, s'ensuivit la prise du moulin Demous vers le 7 novembre. L'occupation de ces points stratégiques finit par asseoir un système défensif sécurisé, mais sans pour autant parvenir à faire cesser les hostilités qui contraignirent le colonel Lemerancier à conclure une trêve avec les tribus environnantes le 8 avril 1834.

La région de Bejaia fut le foyer de plusieurs insurrections et des figures de légende marquèrent son histoire. En particulier, le mouvement insurrectionnel de 1871, initié par le Bachagha El-Mokrani, soutenu par un chef de la confrérie Rahmania, le Cheikh Aheddad qui proclama le Djihad (la guerre sainte). Un mouvement qui s'était pratiquement propagé dans tout le territoire algérien, mais qui ne dura pas plus d'une année. Du coup, le destin de la région fut scellé en se soumettant à la domination française qui à partir de Bejaia, considérée comme une position stratégique dans les missions de reconnaissance du génie militaire français, s'étendit dans le vaste territoire de l'arrière-pays.

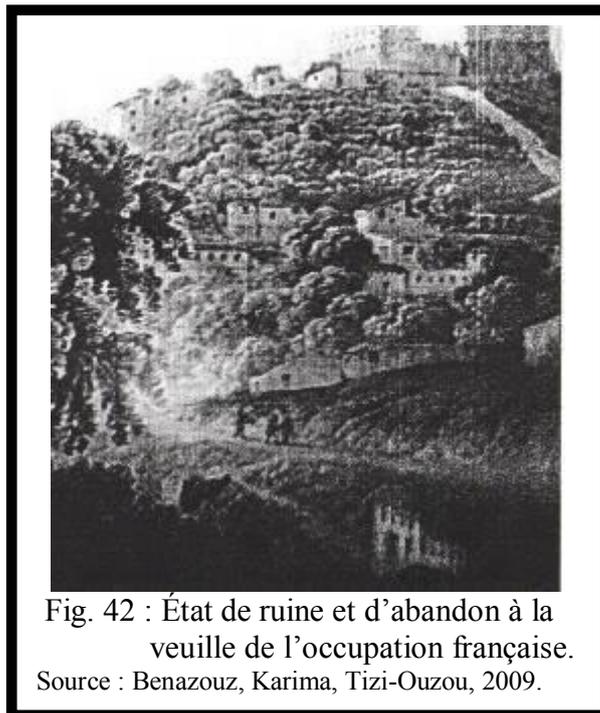
La politique du nouvel occupant s'appuyait sur la présence de gros colons qui accaparèrent l'essentiel des activités agricoles, manufacturières et commerciales de la région. Les transactions commerciales caractérisées par les exportations de la matière première et des produits agricoles et les importations des produits manufacturiers de la métropole mirent en marge les petits commerçants et artisans autochtones.

Cependant, la plus grande part de ces transactions concernait les ports d'Alger et d'Oran. Le commerce de Bougie, après avoir été jadis la locomotive commerciale du Maghreb, ne représenta plus qu'une part infime (10% environs) dans le mouvement commercial de la nouvelle colonie. Il faut ajouter la saisie des terres et le paiement d'un lourd tribut de guerre. Ces conditions mirent la population en situation de pauvreté extrême, acculant les jeunes à l'émigration. Bejaia se vida ainsi de ses habitants originaux aussi rapidement qu'elle se remplissait des colons français.

L'occupation française de Bejaia produisit un bouleversement considérable de sa forme urbaine. Le paysage de la ville fut radicalement modifié. La structure urbaine de Bejaia porte aujourd'hui les séquelles d'un tel changement. Il est aisé de situer l'intervention française dans la partie basse et au bord de la mer, suivant le modèle européen amorcé par les Espagnols, alors que les hauteurs de la ville relèvent de l'urbanisme musulman dont le tracé est hérité de la période médiévale.

Tel que rapporté par Féraud L.-C., Bejaia de 1833 « *était cachée sous l'ombrage d'une forêt d'arbres fruitiers* ». Elle étouffait sous un tas de ruines provenant des parties de rempart abattues et des quartiers complètement laissés à l'abandon. Ses maisons, basses et mauvaises, apparaissaient au milieu des champs et jardins. La figure ci-dessous montre cette forêt de végétation d'où émergeait une grosse tour entre des maisons basses et des débris de murailles en ruine. Ce qui témoigne de l'état de guerre et de laisser-aller dans lequel la ville avait sombré depuis l'incursion espagnole. Bejaia avait perdu de sa splendeur et devenait la ville des ruines (figure 42).

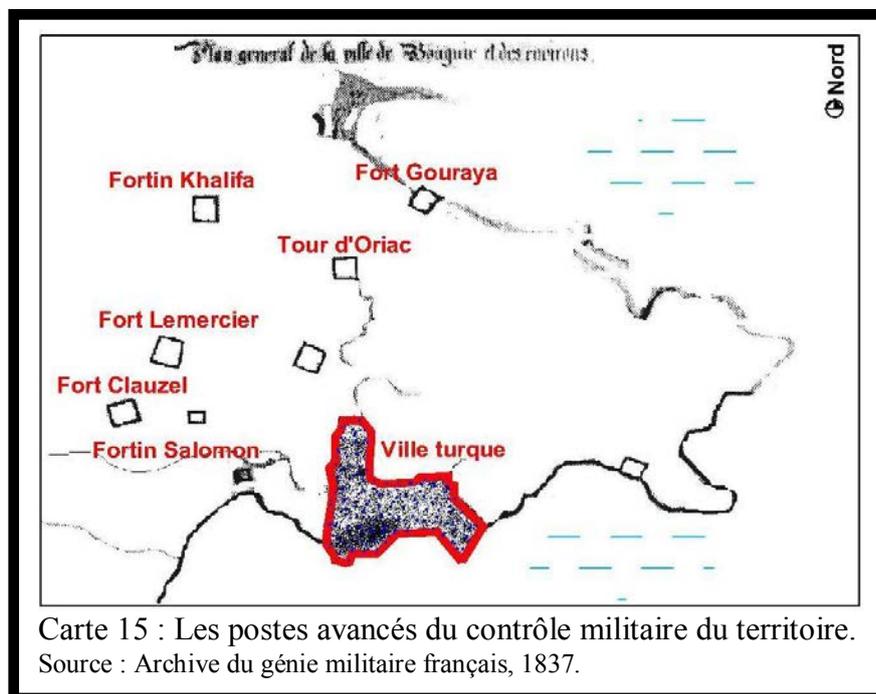
La construction des villes coloniales était une réponse à la stratégie de contrôle du territoire et à l'objectif économique d'acheminement des ressources et richesses vers la métropole, mais aussi à l'installation de bases d'expansion coloniale vers l'intérieur des terres. La présence du port et d'un site sûr et facilement défendable, donnant accès vers l'arrière-pays, étaient des raisons motivantes pour la remise à neuf de la ville de Bejaia.



Ainsi, comme l'avaient fait les Espagnols puis les Turcs, la première intervention urbaine française fut d'ordre militaire. L'armée devait d'abord constituer son système de défense. Ce fut la première étape mise en œuvre sous le commandement du colonel Lemerrier à partir de 1835. Intervint par la suite la deuxième grande étape à partir de 1848, qui répondait à l'objectif de la politique de colonisation française spécifique pour l'Algérie, une politique construite sur le principe du peuplement colonial.

La première des deux principales actions entreprises fut la réduction, une fois de plus, de l'enceinte dans ses parties Nord, Est et Ouest avec l'aménagement de barbicanes au niveau des trois forts existants. Du coup, les quartiers qui constituèrent l'intra muros de la ville coloniale furent Bâb El-Louz, Keramane, Bâb El-Bahr, et le quartier Guelmin. Ceux demeurant en dehors du nouveau périmètre, en particulier les faubourgs, subirent l'abandon ainsi que la dégradation totale.

La seconde action consistait à la fortification de la ville par des points stratégiques de défense positionnés en dehors de l'enceinte : le fort Gouraya sur le sommet du mont, le fort Lemercier sur le flanc de Gouraya ainsi que la tour d'Oriac (lieutenant mort en 1833), le fort Clauzel construit sur la crête du Djebel Khalifa à l'emplacement du moulin Demous, le fortin Salomon sur le bord de mer, et le fortin du fossé situé dans la plaine (carte 15). Plus loin furent installés des postes avancés tels que la maison Crénelée, les fortins Salem, Rouman et Khalifa. Le maintien de la présence française était en grande partie dû à l'installation de ces points de défense car dans un premier temps, les soldats furent prisonniers à l'intérieur de l'enceinte, comme leurs prédécesseurs espagnols et turcs.

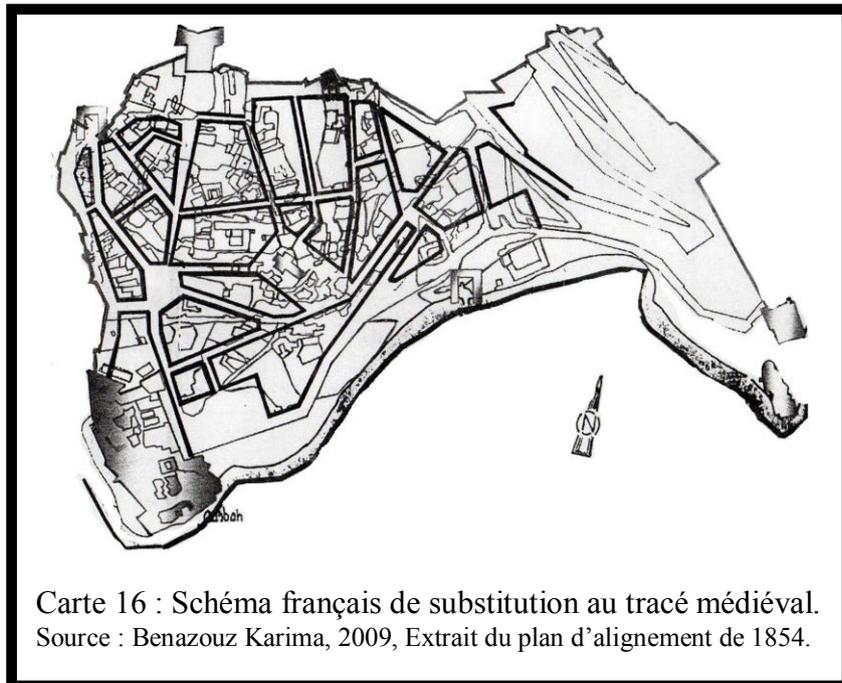


La deuxième phase d'intervention dura de 1848 à 1871, période pendant laquelle, l'armée française mena une véritable offensive contre les résistants autochtones. Cette étape de peuplement nécessitait la réalisation d'une structure d'accueil pour les colons appelés à occuper les territoires conquis. Ainsi, l'occasion se prêtait aux principes de l'urbanisme

européen qui allaient être mis en œuvre par le génie militaire français, impliquant les règles d'alignement et d'ordre géométrique en vigueur.

III.3.1. La structure urbaine mise en place par la colonisation

La nouvelle structure établie en 1846, à l'image des formes urbaines nouvellement produites en Europe, en particulier en France, allait produire un bouleversement radical dans le paysage urbain de Bejaia en se substituant en partie au tracé ancien de connotation médiévale (carte 16). Il ne s'agissait point d'opérations de réhabilitation, ou de restauration vis-à-vis de l'existant, mais bien d'actions de redéfinition du paysage urbain selon le modèle colonial européen, à travers des opérations de destruction et reconstruction, de transformation, de réaffectation et de rénovation urbaine.



La rigueur géométrique adoptée pour le plan d'alignement de 1854, tel que le montre la carte ci-dessus, entraîna un réseau d'axes droits et plus ou moins orthogonaux matérialisés par le percement de larges voies bien alignées à travers le tissu médiéval. Pendant que les intersections étaient occupées par des places et des bâtiments monumentaux. Ceci impliqua la destruction de plusieurs parties, parfois de pans entiers des quartiers anciens. Le souci d'accessibilité fit perdre rapidement à la ville médiévale une grande partie de ses rues et ruelles étroites et aux formes labyrinthiques, difficiles d'accès pour l'artillerie militaire et non sécurisées (carte 17).

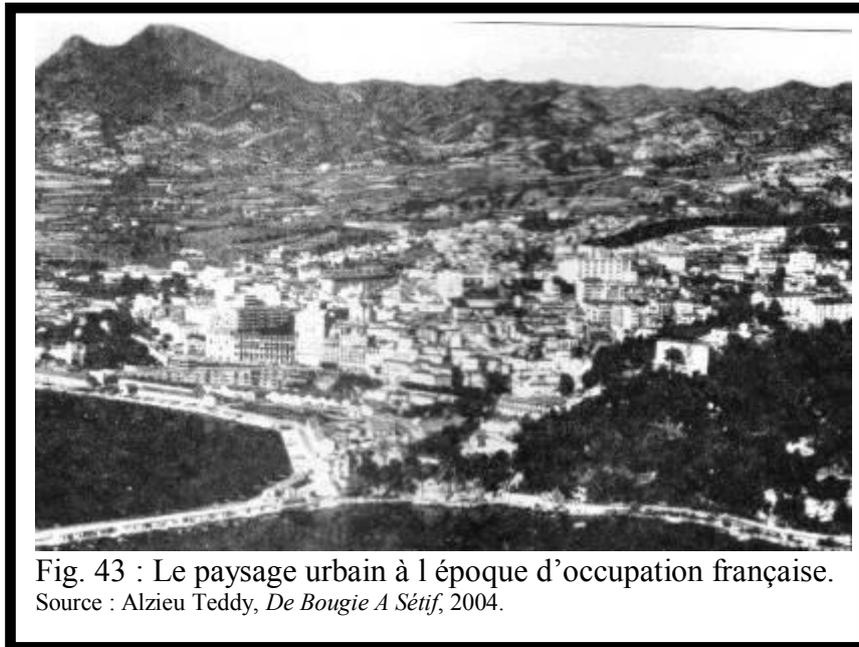


Fig. 43 : Le paysage urbain à l'époque d'occupation française.
Source : Alzieu Teddy, *De Bougie A Sétif*, 2004.

A partir de 1885, Bejaia fut nommée sous-préfecture et cette période se caractérisa par un aménagement nouveau des boulevards, des avenues, et des places ainsi que par la construction des bâtiments nécessaires à sa nouvelle mission et répondant aux critères d'une administration coloniale. Nous les distinguons aujourd'hui par leur aspect monumental et par une architecture aux valeurs recherchées (ornements néo-classiques).

Les plus remarquables furent le bâtiment abritant le siège de la sous-préfecture et celui du palais de justice qui, seront érigés pratiquement aux deux extrémités du nouveau boulevard de front de mer (Figures 44 & 45). Des espaces vides furent aménagés au pied de ces immeubles les dégageant du reste du paysage et accentuant leur importance (place de la Marine devenue place de la sous-préfecture, appelée par la suite place Foch).

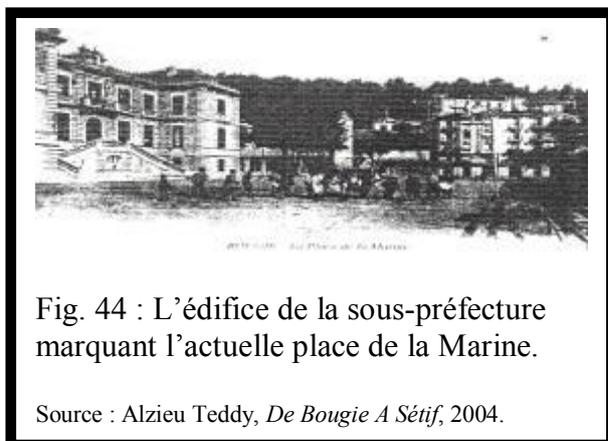


Fig. 44 : L'édifice de la sous-préfecture marquant l'actuelle place de la Marine.

Source : Alzieu Teddy, *De Bougie A Sétif*, 2004.

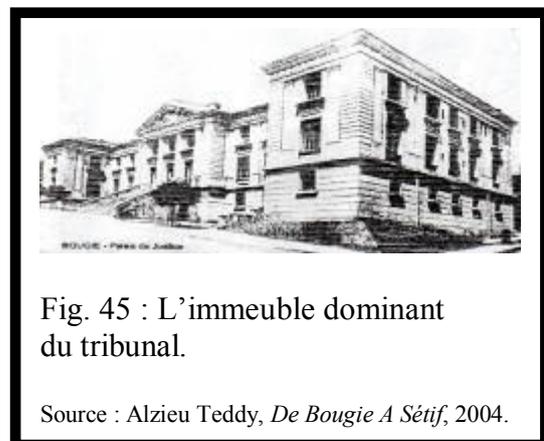


Fig. 45 : L'immeuble dominant du tribunal.

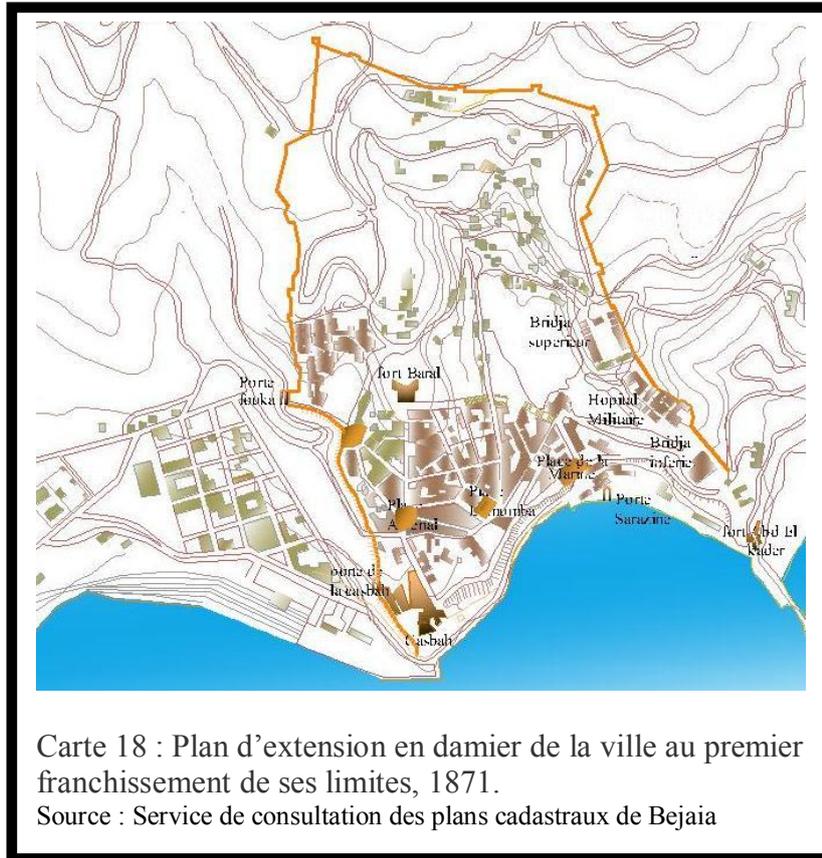
Source : Alzieu Teddy, *De Bougie A Sétif*, 2004.

Avec cette nouvelle centralité qui s'était constituée autour de la nouvelle entité administrative, la ville fut soulagée et abandonna de plus en plus l'image de ville militaire que représentait l'arsenal et sa place (l'ancienne place Fatima et l'actuelle place Medjahed Cherif ou de la poste), au profit d'une vie plus civile. De même son port retrouva sa vocation commerciale car sa place militaire fut reprise par le port d'Oran. D'une centralité militaire, la ville passa à la centralité administrative.

En 1891 fut lancé un deuxième plan cadastral pour la ville de Bougie. Selon ses recommandations, un nouveau pôle industriel et commercial (gare ferroviaire, entrepôts, unités industrielles et extension du port), sera construit en dehors de l'enceinte, au niveau de la plaine. Ce fut l'extension vers la mer occupant la partie en contrebas de la ville coloniale intra muros (la ville haute). Un quartier fera son apparition autour de cette nouvelle polarité (le camp inférieur, actuel quartier L'Khemis), structuré suivant un tracé en damier, typique de l'urbanisme occidental de l'époque moderne (carte 18).

Au niveau de la ville haute qui représente le premier noyau colonial, le terrain en pente ne permettait pas le tracé d'un réseau régulier en damier dans toute sa rigueur. Suivant les courbes de niveau, les grands axes de structuration se développaient alors parallèlement à la rade, dans une direction dominante d'Est en Ouest. Le réseau d'axes transversaux était quant à lui, constitué d'une suite parfois ininterrompue d'escaliers en brique de terre servant à récupérer les dénivelés entre les axes longitudinaux.

Ainsi, sur le front de mer, par la présence d'une dénivelée de 20 m, on assistait à l'aménagement d'un balcon urbain dominant la mer que représente à ce jour la place Gueydon (actuelle place du 1^{er} Novembre). Elle s'ouvre sur l'horizon de la mer exprimant l'ouverture, l'évasion et de nouvelles aspirations sociales. Ou encore avec une moindre ouverture, la place Lumumba, la place de l'Arsenal et l'esplanade de Moussa, aménagées dans des endroits assez hauts. Structurées par des édifices monumentaux de différents styles, comme image du pouvoir et de la domination coloniale, elles induisaient des pratiques sociales de rencontre et d'échange plus favorables aux habitants européens. Alors que les autochtones étaient cloîtrés dans les espaces restreints que représentaient les vieux quartiers d'époque médiévale (Bâb El-Louz, Keramane, Acherchour, Sidi Touati, etc.).



Certains des axes transversaux, un peu élargis et droits, permettent des percées visuelles vers la mer au Sud et le mont Gouraya du côté Nord (Fig. 46 & 47). Le boulevard Clemenceau appelé au départ boulevard des Cinq Fontaines (l'actuel boulevard des frères Bouaouina) en est la parfaite illustration. Suivant le lit d'un ancien Oued (Abzaz), il parcourt la ville dans la direction Nord-sud, reliant l'ancienne porte de la mer (appelée porte Sarazine) et l'actuelle mosquée Soufiane. Large de 20 m environ et délimité par des habitations basses de style art déco, il offre de larges vues en perspective vers la mer et le mont Gouraya.

De même, la rue du Vieillard qui démarre du côté Sud de la place Lumumba et la mosquée Sidi El-Mouhoub pour rencontrer au Nord le Boulevard Clemenceau évolue en droite ligne et offre une percée visuelle vers le mont Gouraya. Idem pour la rue Maurice Audin, l'ancienne rue Fatima commerçante et trépidante, que termine vers le haut le grand hôpital Frantz Fanon, et qui garde en partie son cachet et son tracé d'antan. Un espace privilégié par les autochtones qui y trouvèrent leur culture et leurs repères.

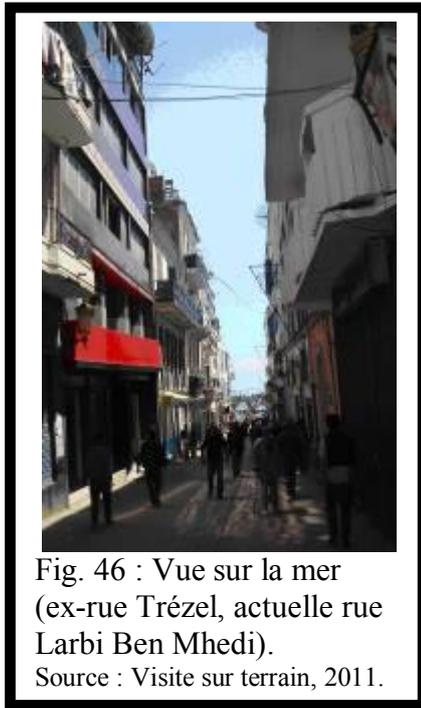


Fig. 46 : Vue sur la mer
(ex-rue Trézel, actuelle rue
Larbi Ben Mhedi).
Source : Visite sur terrain, 2011.

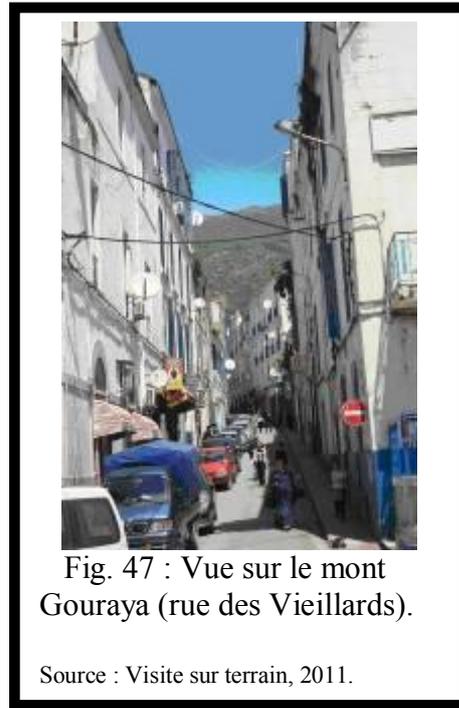


Fig. 47 : Vue sur le mont
Gouraya (rue des Vieillards).
Source : Visite sur terrain, 2011.

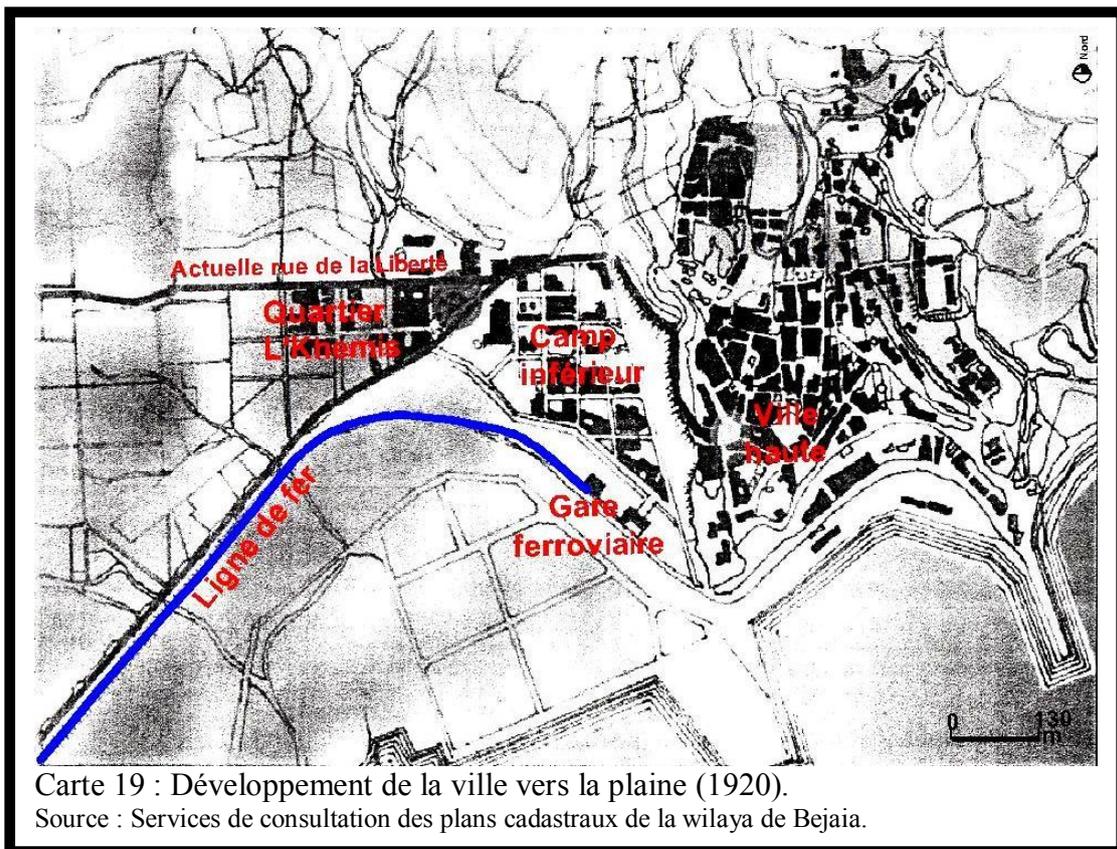
Dans la direction longitudinale, le Boulevard du front de mer est le plus important axe. S'étalant le long des quais, il offre une liaison de la ville avec la mer. Ses immeubles, les plus hauts dans le paysage, constituent la façade maritime de Bejaia. Il relie la Casbah, et le fort Abd El-Kader en passant par la place de la Marine et la porte de la Mer.

Le port participe à cette image qui fait l'admiration des visiteurs en permettant de voir la ville s'étagier en grand escalier vers les monts à la hauteur dominante et menaçante. A l'arrivée des Français, le port était une bande étroite, un espace quasiment à l'abandon. Les premiers aménagements furent entrepris à partir de 1834, puis en 1870 furent commencés les ouvrages de protection, et en 1879 les travaux d'accostage pour que le port prenne sa fonction marchande en 1911. En 1922, ce fut l'aménagement du l'avant et de l'arrière-port et en 1958-60 ont été installés les équipements nécessaires aux pétroliers dans l'avant-port. Bien que la ville ait perdu son rang de première ville dans le Maghreb central, son port est redevenu l'un des plus importants et des plus actifs dans l'Est algérien.

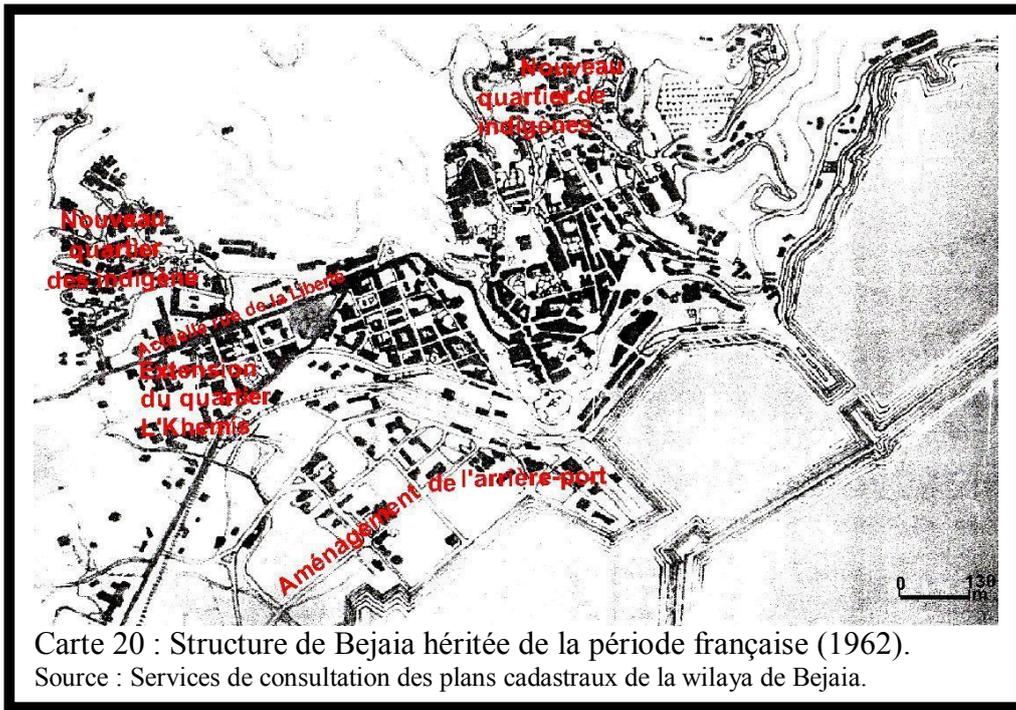
En suivant des courbes de niveau plus prononcées et retournées vers l'intérieur, le Boulevard du front de mer laissait la place au Boulevard Biziou (actuel Bvd. Amirouche) qui servira de liaison entre les deux camps. Prenant comme point de départ la place de l'Arsenal, ce boulevard suivait l'ancien parcours de la plaine reliant la ville à son faubourg. Il permettait ainsi de mettre en continuité les deux polarités de la ville, le premier noyau d'administration

et de services et le nouveau quartier d'industrie et de commerce qui se développa à partir de 1891 et connut sa première extension en 1920 (carte 19).

Cette nouvelle structure allait redonner une dynamique économique mettant la ville en relation avec un réseau plus étendu de villes, grâce aussi à la modernisation des lignes de communication, en particulier avec Sétif en aménageant, après la grande route de 1861, une ligne ferroviaire. La centralité économique se distinguait de l'administrative et géographiquement séparée, ce fut le début d'une certaine forme de zonage fonctionnel.



Le changement fut engagé à partir du début du XX^{ème} siècle avec l'apparition de nouveaux édifices publics de style néo-mauresque (arabo-andalou), tel que l'Hôtel de ville donnant sur la place de la Mairie, la poste qui donna sur la place de l'Arsenal, et l'immeuble de la banque au niveau de la place de Gueydon (construit entre 1915 et 1920). D'autres nouveaux édifices vinrent enrichir le tissu urbain de Bougie, tel que le théâtre municipal construit à côté de la place de l'Arsenal, ainsi que l'aménagement d'un nouveau boulevard (Clemenceau) dans les hauteurs de la ville, et l'agrandissement de tous les quartiers, en particulier le nouveau quartier L'Khemis implanté au niveau de la plaine (carte 19).



Influencé par le mouvement moderne, un changement marquera la pratique urbaine européenne. Sa répercussion se fera voir à travers l'application du plan de Constantine à partir de 1957 (carte 20). De nouveaux concepts inspirés de ce mouvement, le zoning fonctionnel et l'architecture en barre trouveront une application dans l'extension Nord par la construction de la cité Ammimoun et de l'immeuble-barre du plateau Amirouche (Figure 48).

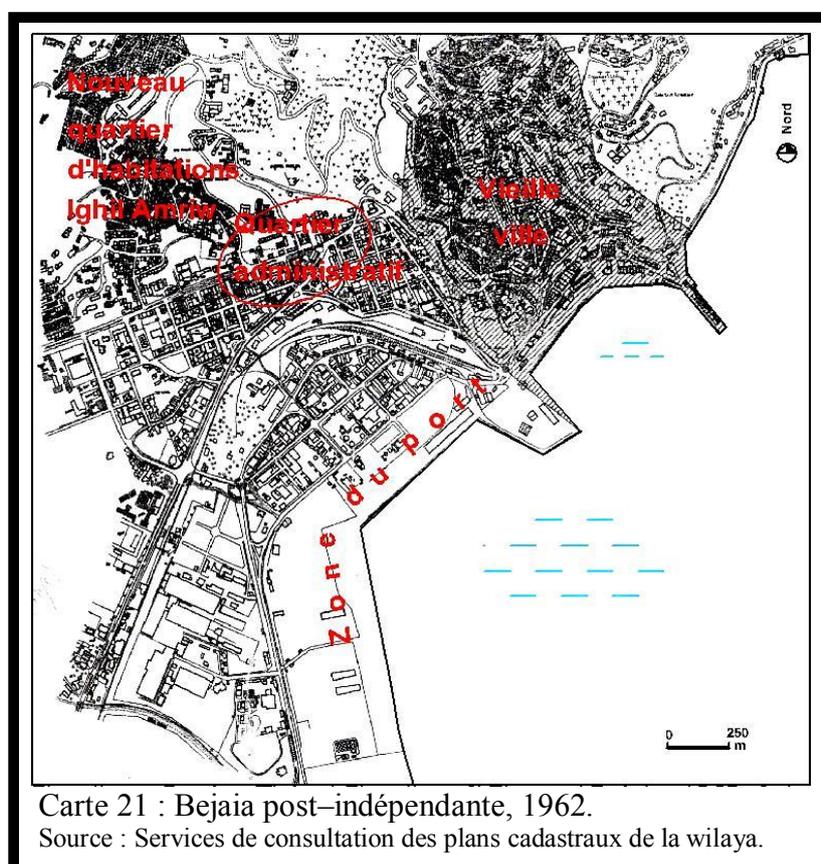


Le système de grands ensembles et de barres à la forme urbaine fragmentée et à l'architecture simpliste, se substitue aux principes de composition traditionnels basés sur les règles de composition urbaine (perspectives, ordre géométrique, proportions, hiérarchie et échelle, etc.), et d'occupation de l'espace urbain (îlots, places, rues, ruelles, distinction espace public monumental / espace privé à l'échelle humaine, etc.).

Mais aussi, la limitation fonctionnelle au seul usage d'habitat avait donné un coup d'arrêt à l'hétérogénéité spatiale, génératrice de la dynamique urbaine. La monotonie induite par la répétition des constituants des espaces urbains et l'architecture simplifiée à son expression du minimum fonctionnel caractériseront ces nouvelles cités. Cette forme d'aménagement urbain va servir de modèle après l'indépendance dans la politique urbaine entreprise par les acteurs d'aménagement algérien.

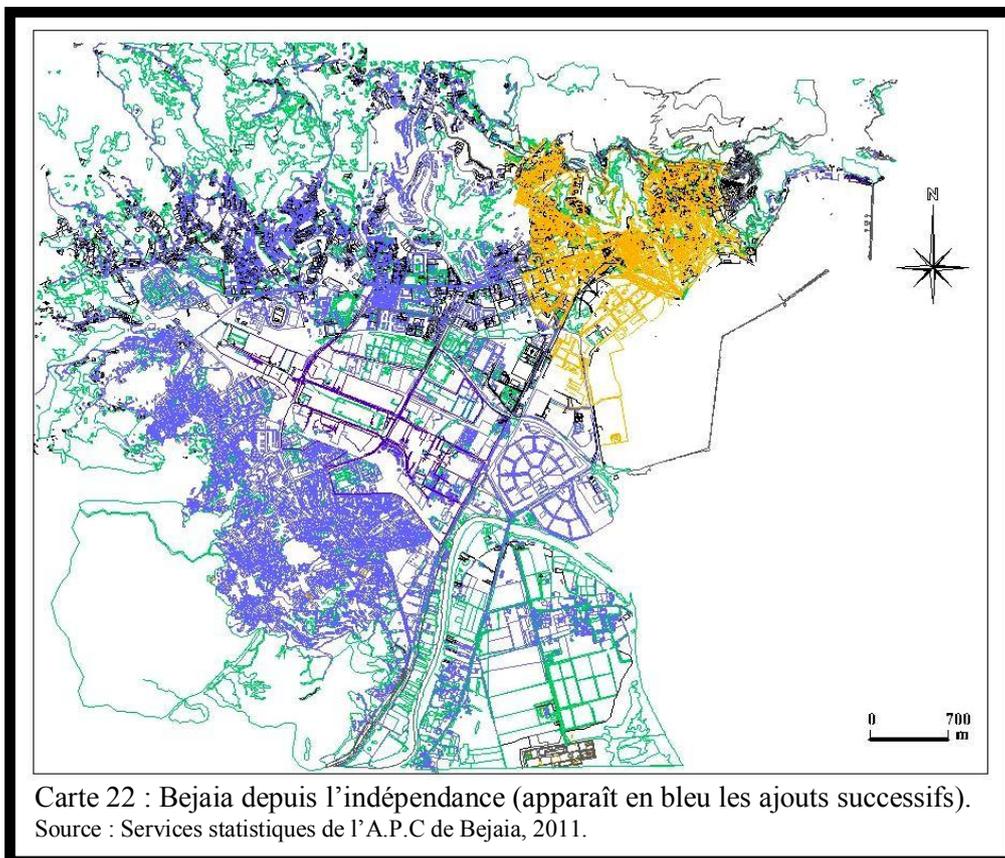
III.4. Bejaia après l'indépendance :

L'urbanisation de la ville post-indépendante a été marquée par l'urgence de pallier un besoin de reconstruction et de réponse aux besoins de la population locale et celle issue de l'exode rural, en terme d'infrastructures, de logements et d'équipements (carte 21).

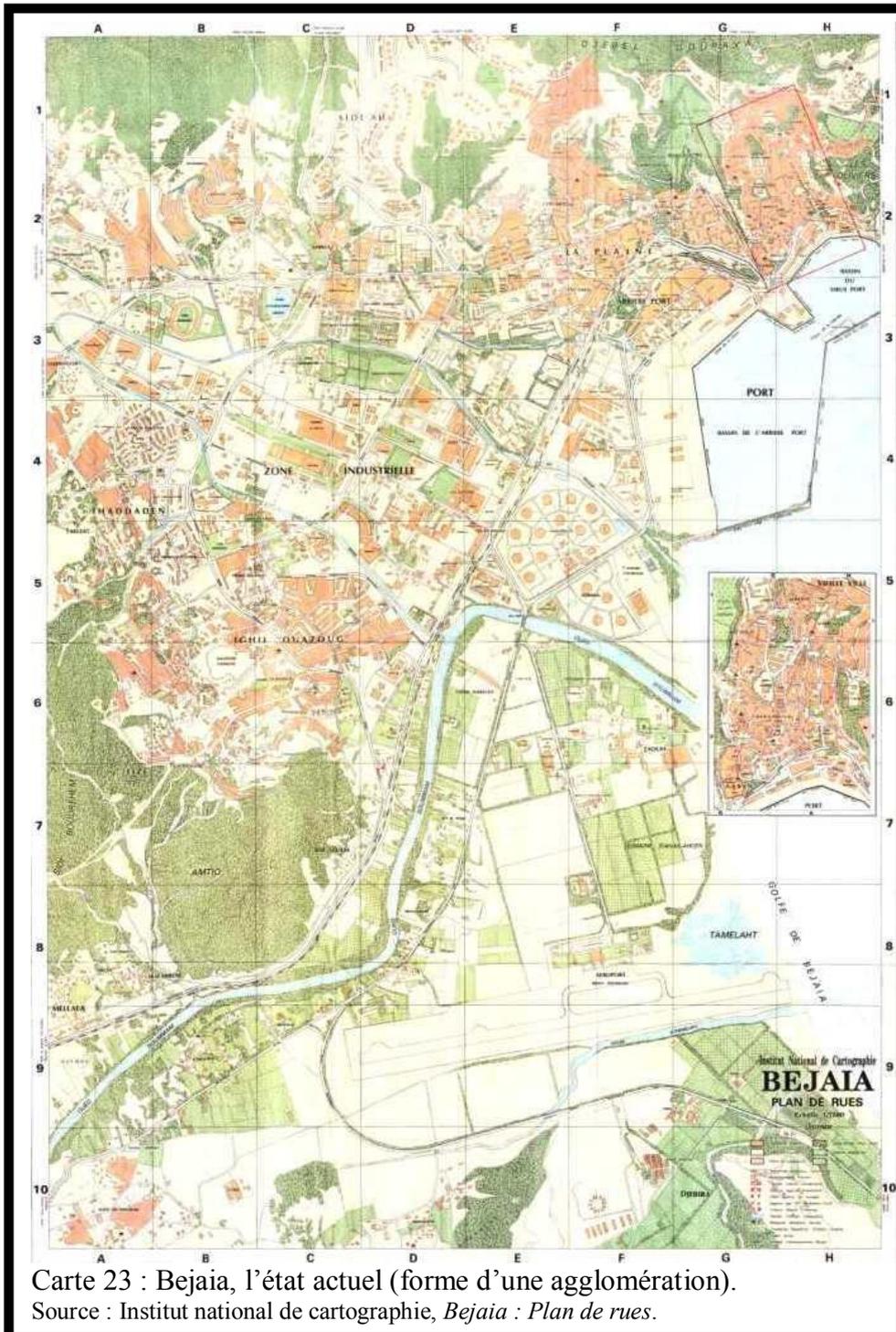


S'ensuit une urbanisation accélérée mise en œuvre par divers instruments d'urbanisme (Plan Directeur, PDAU, POS), qui était axée sur la quantification des besoins et la programmation planifiée en conséquence, des actions et des espaces nécessaires à leur satisfaction. L'on assiste à l'apparition d'ensembles urbains fragmentés et à fonctions uniques. L'axe administratif que matérialise la rue de la Liberté, déchargea le noyau original de ses fonctions de contrôle et de pouvoir en s'accaparant l'essentiel des équipements administratifs (le siège de la wilaya, la poste, le siège de l'assemblée populaire communale, et divers services). C'est cet axe qui constitue fonctionnellement une centralité que caractérise l'administratif. Toutefois, leur implantation en forme juxtaposée est tout à fait pauvre en composition et se présente sous forme de ghettos dépourvus de moindre signification architecturale et d'animation urbaine (carte 22).

Le développement de la ville par extension vers le secteur Ouest de la plaine s'est effectué essentiellement par le logement. Sa surface actuelle se trouve multipliée par presque sept en un étalement quantitatif, sans structure urbaine cohérente, sans fonction dominante, et sans un repère spatial de référence. Le centre ancien, marginalisé suite au départ des Français et des couches aisées remplacées par une population rurale pauvre en manque d'enracinement, a perdu de son rôle sans qu'un nouvel espace en prenne le relais.



A ce modèle d'extension, il faut ajouter la croissance informelle qui a produit de vastes zones d'habitat illicite (50% d'urbanisation dans certaines zones), en manque total d'esthétique, de signification et ne sont jamais achevées. Spéculation foncière, gaspillage d'espace (vides intrinsèques conséquents inutilisés), zonage fonctionnel, et non existence d'un modèle urbain (centre) et architectural (style) de référence caractérisent aujourd'hui la forme urbaine de la ville de Bejaia (carte 23).



Conclusion du chapitre :

La diversité des styles architecturaux et des formes urbaines de la ville de Bejaia s'explique par la riche variété des cultures urbaines ayant façonné successivement ses paysages historiques. Pour certaines civilisations, l'intervention s'inscrivait partiellement dans la continuité (la période médiévale du XI^{ème} au XVI^{ème} siècle), contrairement aux interventions à tendance colonialiste dont l'impact fut radical. La période d'invasion espagnole fut marquée par la destruction de la quasi-totalité de la surface urbaine (2/3 environs), suivie par celle des Turcs qui avait livré ce qui restait à l'abandon et à la ruine, alors que l'intervention française avait adopté un schéma d'aménagement à axes droits, en contraste total avec le réseau existant de rues et ruelles sinueuses formant un labyrinthe.

Constituant son élément de genèse mais aussi son espace structurant permanent, le port de Bejaia caractérisait sa centralité, au point de devenir un pôle méditerranéen de premier rang à l'époque médiévale. L'espace central fut construit autour de ce dernier. Car il s'agit d'une position du centre comme espace public commun partagé avec l'extérieur, alors que l'intérieur était la propriété identitaire des habitants, ce qui correspondait au caractère introverti propre à l'urbanisme musulman.

L'urbanisme à l'occidentale a apporté le bouleversement ainsi que l'image que la ville garde en partie aujourd'hui. Suite à des opérations de restructuration radicale, la ville fut dotée d'un espace central clairement défini par l'implantation d'entités d'équipements administratifs, puis socioculturels. L'espace proprement central a pris plus d'ampleur en surface et a pénétré dans l'intérieur d'une structure urbaine renouvelée. Le port reprendrait son caractère déterminant après que son rôle fut réduit par les Turcs, accentué par la présence d'une forte liaison avec l'arrière-pays que représente la plaine.

La ville retrouvera une certaine prospérité, bien que moindre par rapport à la période hammadide, mais une riche architecture fait son apparition. De grands boulevards, de prestigieux édifices ainsi que des places importantes furent aménagés. La ville fut pour ainsi dire modernisée. Se pose toutefois la question d'adaptation, car le rôle colonial qui fut attribué à la ville privilégiait le confort et l'identité de la société française par la reproduction d'une image urbaine familière. Force est de constater aujourd'hui l'inutilité d'un certain nombre d'éléments urbains et architecturaux dans le tissu colonial, sous-exploité par la société locale (places, balcons, terrasses, jardins, etc.). En outre le monumentalisme apparent des édifices de

l'administration coloniale et des espaces publics ne faisait qu'accentuer la marginalisation de la société autochtone dont le référent spatial commun était à l'échelle humaine.

L'espace de la ville, notamment son centre, a ainsi été marqué par ces moments de rupture. Passant d'une entité organique rassemblée autour du port avec ses édifices commerciaux pour les besoins de contact extérieur, accompagnée par des places, fontaines et mosquées pour les usages locaux, à une structure régulièrement étalée en places, boulevards, rues et édifices administratifs, alors que la période de l'indépendance consacra la rupture spatiale sous tous les aspects structurels, fonctionnels et formels. L'éclatement du tissu urbain de la ville, qui s'agrandit rapidement vers la plaine, a produit des zones monofonctionnelles et des formes urbaines et architecturales partout identiques. La ville s'éloignait de son ancien espace de centralité qui se trouve dans une position excentrique vis-à-vis de la nouvelle agglomération, et la société à caractère rural qui s'y établit ne reconnaît pas ses formes urbaines et architecturales, ce qui a provoqué sa dégradation

Les nouvelles polarités sont le produit de la recherche d'une satisfaction des besoins en équipements et logements. Elles se caractérisent par l'addition le long d'axes de structure d'un ensemble de constructions dédiés à l'un ou à l'autre des objectifs. Ni la vocation du site, ni la cohérence d'une structure urbaine et une expression architecturale ne se manifestent. Les richesses que recèlent la ville, son port, ses boulevards, ses rues en continuité vers la mer et le mont Gouraya, et son site naturel, sont réduites à un simple usage fonctionnel de circulation et d'économie basée sur le commerce et les services.

Quelles sont les caractéristiques de ces centralités, leurs points positivement exploités et ceux les empêchant de jouer pleinement leur rôle ? Et quelles seront alors les formes de centralité à réintroduire pour une meilleure adaptation de l'espace urbain, à sa société et à sa vocation première ? Tel sera le thème de la prochaine partie de l'étude.

Chapitre Cinquième :

- ***Centralité et Ville : Les Espaces Et Les polarités de Bejaia.***

Introduction du chapitre :

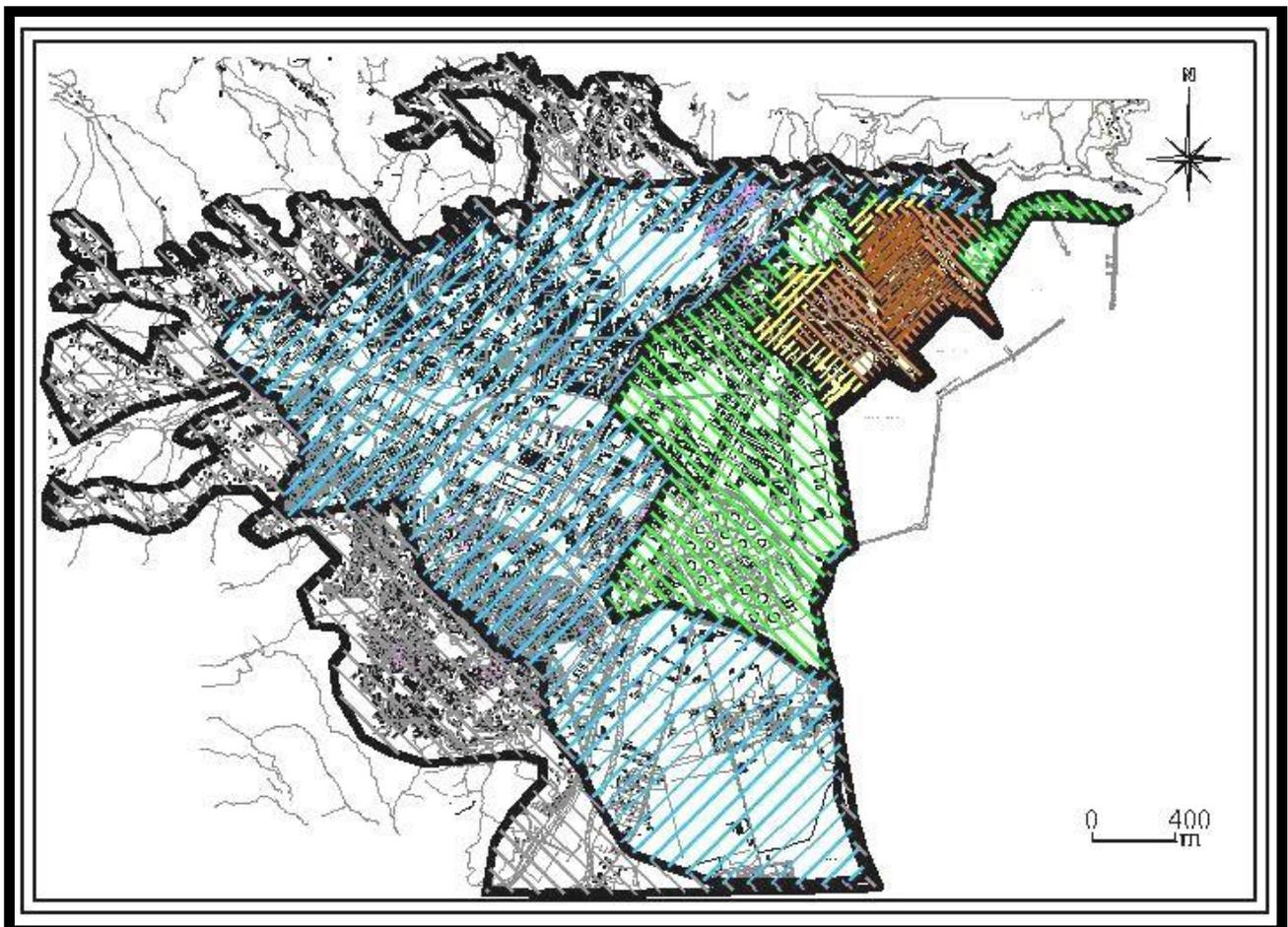
Adopter une forme de polarité de l'espace urbain devrait être tributaire de la recherche d'équilibre entre les caractéristiques culturelles, historiques, socio-économiques et du site local. Mais elle devrait aussi renfermer une volonté d'intégration inévitable dans les courants des capitaux internationaux. L'option touristique et des services est indéniablement la clé de cette mise à niveau mondiale de l'économie et du mode de vie et de production local.

Le centre-ville historique aussi bien que le nouveau constitue le réceptacle de cette nouvelle base économique et urbaine. Leur sauvegarde et leur transformation devraient être une réponse logique à cette première vocation du site. Or le constat des concentrations urbaines dans les différents domaines démontre une ségrégation spatiale intervenue au détriment des espaces centraux. Le centre historique se trouve marginalisé, fragilisé et pratiquement laissé à l'abandon, tandis que l'espace d'activité censé servir de centre actuel souffre de l'absence d'une logique structurelle cohérente globale, qui soit fondée sur un choix de planification clairement défini et bien orienté. La ville n'arrive pas à se forger une référence spatiale qui lui dictera une option de développement établie à suivre et par la même occasion offrira à ses résidents et à ses visiteurs un vécu urbain de qualité.

Or le tourisme culturel, dans l'hypothèse d'une option touristique s'ajoutant aux activités balnéaires et de loisirs déjà existantes bien que insuffisantes, trouvera en l'espace central, notamment historique la seule matière première à son développement. Ce potentiel existe. Il suffit de circuler dans le vieux Bejaia pour s'en rendre compte. La Casbah, les ruelles étroites avec des percés visuelles vers la mer et la montagne, les portes historiques (Fouka, front de mer, etc.), le Bordj Moussa, et d'autres peuvent constituer autant de polarités et points d'attrait dans un circuit touristique qui sera tracé dans le cadre d'une histoire millénaire riche en événements et d'une culture locale encore vivante.

Aldo Rossi, un architecte italien, considère la ville non comme un amalgame d'édifices alignés les uns aux autres, mais comme le terrain d'expression sociale d'une histoire. Elle renferme les événements vécus à travers une transposition spatiale des éléments significatifs de la vie publique et qui se construit par ajouts, suppression, modifications, reconversion, selon l'événement du moment. La ville devient le support sur lequel s'imprime la mémoire collective. Le centre-ville serait alors le réceptacle de cette mémoire. Ainsi, la

ville de Bejaia, aurait besoin de redéfinir la centralité de son espace historique pour elle-même et dans cette optique culturelle pour un tourisme diversifié.



Carte 24 : Etapes du développement de la ville de Bejaia.



Source : A.P.C. de Bejaia.

D'autre part, dans un grand élan d'expansion de la ville, des équipements nouveaux ont fait émerger plusieurs centralités. Hélas, dans le nouveau tissu produit, les places, les squares, équipements et autres espaces publics réalisés ne manifestent pas l'attraction urbaine recherchée par les projets d'aménagements, comme le font certains endroits du centre historique (la place de Gueydon). La conjoncture induite par l'accès à l'indépendance du pays, a été marquée par l'urgence de la prise en charge des diverses exigences et besoins des populations venues des différentes contrées de la région à travers un exode rural massif. L'urbanisation a connu un saut spectaculaire passant de 500 hectares à 2285 hectares en seulement trois décennies, alors que la ville s'est agrandie de 60 hectares en dix siècles (de la période Hammadide à l'époque française) (carte 24).

Le phénomène fut accentué avec l'apparition de la crise algérienne ayant poussé des familles entières à quitter les villages des alentours perchés sur les montagnes et à venir s'installer en ville, à la recherche de la sécurité. L'urbanisation est devenue incontrôlable et des quartiers nouveaux avec leur caractère hétéroclite, dépourvus d'une quelconque valeur esthétique ont spontanément fait leur apparition (Ihaddaden, Sidi Ahmed).

Ainsi, il s'agit de rendre compte dans ce chapitre, de l'identification des éléments urbains constituant l'ensemble du tissu de la ville, aussi bien dans leur globalité (les accès, les tissus et leurs forme structurelle et urbaine) que des éléments ponctuels particuliers (monuments, parcours, éléments du paysage urbain, sites) bénéficiant d'une attraction et d'une signification intrinsèque pour les habitants.

Ce qui sous-entend la définition, dans l'ensemble urbain de la ville, des centralités telles qu'elles ont été formulées dans le cadre pluridisciplinaire établi au premier chapitre. Nous avons procédé de la manière suivante : nous avons obtenu de la municipalité une carte détaillée du découpage de la ville en districts statistiques, utilisé pour recenser la population en 2011 (voir ci-dessous section II), à partir de laquelle nous avons élaboré une carte à petite échelle de ces districts, et un tableau donnant la superficie et la population de chacun. La carte simplifiée et le tableau sont donnés en annexes 01 et 02.

A partir des données disponibles, nous avons pu calculer pour chaque thème des taux de concentration en rapportant les valeurs à la population de chaque district, et produire les cartes correspondant à divers types de centralité :

- **La centralité urbaine** (*accessibilité, nœuds*).
- **La centralité résidentielle** (*répartition de la population résidente*)
- **La centralité administrative et des services publics** (*la plus haute concentration d'équipements administratifs et de services collectifs*).
- **La centralité économique** (*concentrations des commerces, services d'entreprise et équipements socio-économiques*).

I. L'accessibilité : entre diversité et congestion

L'accessibilité joue un rôle déterminant dans le processus de distribution spatiale des éléments de centralité. Aussi bien à l'échelle territoriale qu'à l'intérieur du périmètre urbain, les modes d'accessibilité et la variété des réseaux de circulation ainsi que les distances séparant la population de ses espaces d'activité, de loisirs, équipements et services, sont plus que déterminants dans la perspective d'une mise à niveau urbaine intégrant les objectifs de mondialisation et de qualité de vie des résidents.

En outre, la grande évolution des moyens de communication, fait que la distance physique serait moins importante que la connexité. Cette réalité est certainement plus adaptée aux réseaux urbains territoriaux que des villes d'importances variables structurent et organisent en s'accaparent les flux d'hommes, de marchandises et d'informations en fonction de leur connexité.

Il y a lieu de distinguer cependant deux échelles emboîtées de connexion, un réseau global assurant la communication régionale et un circuit local permettant l'accessibilité à l'agglomération ainsi que la circulation. Car un point demande à être nuancé : aussi stratégique que soit sa position régionale, une ville ou une agglomération ne pourra pas optimiser son potentiel attractif si son maillage urbain, son organisation spatiale et ses formes urbaines présentent une multitude d'obstacles et de goulots d'étranglement induisant ralentissements et perte de temps, congestion, accidents, pollution et nuisances. Ainsi le phénomène de répulsion l'emportera sur l'attraction recherchée.

Cette situation se trouve accentuée par le phénomène de l'étalement urbain qui influe sur les comportements de déplacement de la population dont le choix serait inévitablement orienté vers le mode de transport motorisé individuel, plus rapide et plus confortable que celui des transports en commun. L'augmentation du trafic induit alors un engorgement plus intense de la circulation.

Ainsi, la région de Bejaia doit diversifier ses modes d'accessibilité et la ville doit réaménager son tissu afin que l'accessibilité joue par une fluidité de circulation, pleinement son rôle de circulation et de conduction des flux d'échange nationaux et de la région méditerranéenne. Le choix d'un touriste ou d'un opérateur économique ne se fera pas en faveur de la ville de Bejaia si son passage, transit ou séjour n'est pas optimal en comparaison

avec d'autres villes de l'espace méditerranéen ou national. C'est à dire sans perte de temps, d'énergie non rentabilisée, et sans nuisances dans son circuit.

Bejaia bénéficie d'une grande diversité de modes de transport, d'autant plus que le caractère très varié de son site naturel permet les différents types de circulation (maritime par bateau, terrestre par routes et train, montagneux par téléphériques et urbain par tramway et transports en commun). Le constat fait ressortir le manque d'une gare intermodale, alors que des points de connexion existent déjà dans la trame de développement de la ville.

En dépit de l'importance économique de la ville dans l'échiquier national et le rôle qu'elle est appelée à assurer dans le cadre de l'ouverture du pays, son réseau de transport demeure sous-équipé sous les deux plans de la quantité ainsi que de la qualité, notamment le système de voirie. La ville a vu son emprise au sol multipliée par 5 et sa population de 60 fois, alors que son réseau d'accès n'est pas loin de sa forme coloniale.

En s'appuyant sur l'étude de l'accessibilité effectuée sur le terrain et l'analyse des cartes de circulation, il ressort que la ville de Bejaia est relativement bien dotée en diverses infrastructures de transport en comparaison de beaucoup d'autres villes algériennes, c'est un atout que permet la diversité de son site naturel. Mais une donnée à prendre avec prudence vue l'état encore primaire de ce réseau.

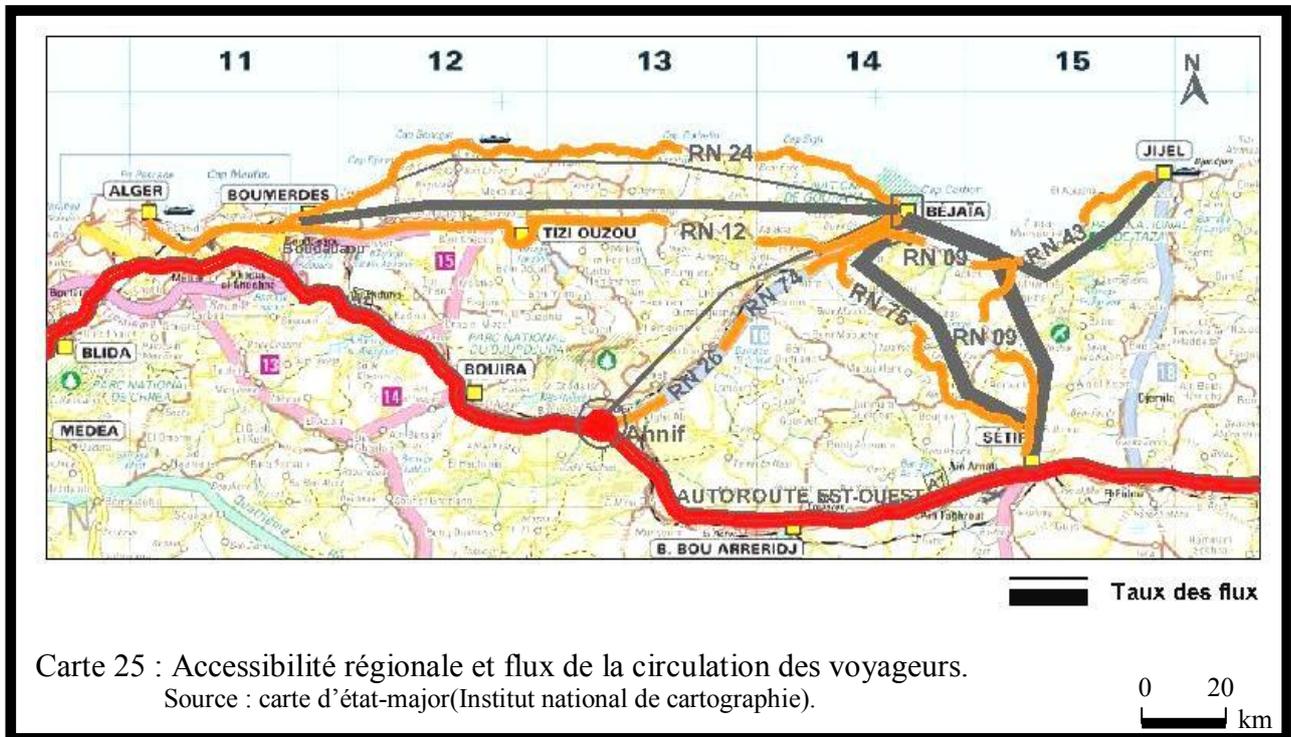
Ainsi, l'étude de l'accessibilité sera définie à deux niveaux, l'accessibilité régionale et l'accessibilité locale ou intra urbaine en distinguant les trois types de communication existants : terrestre, maritime, et aérien.

1.1. Accessibilité terrestre :

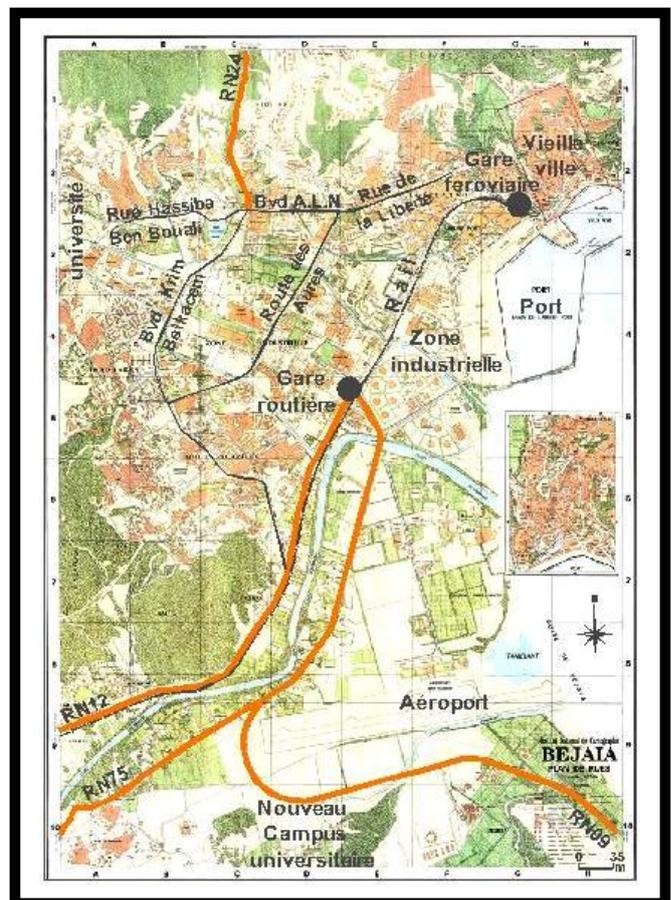
1.1.1. Accessibilité terrestre à l'échelle régionale:

La ville de Bejaia occupe une situation des plus stratégiques sur le réseau routier national. Elle est implantée au carrefour de quatre routes nationales et une pénétrante est en phase de réalisation pour permettre la liaison de la ville avec l'autoroute Est-ouest au niveau de la localité Ahnif dans la Wilaya de Bouira. Par ce réseau routier, ainsi que par la configuration du relief régional, la ville a pu se mettre en liaison directe avec deux pôles urbains nationaux, en l'occurrence la ville d'Alger par la RN 12 et 24 et celle de Sétif par la RN 75 et la RN 9 (Cartes 25 & 26). Ce qui contribue dans une grande mesure à l'affirmation

d'une centralité à l'échelle de la région Nord-Est du pays. Elle est également reliée à deux agglomérations non moins importantes à savoir, Tizi-Ouzou par la RN 12 et l'autre ville touristique algérienne, Jijel par la RN 43.



Carte 26 : Aboutissement des principaux axes routiers au niveau de l'agglomération.
 Source : Institut national de cartographie.



La RN 24 qui a son point de départ la jonction des boulevards Krim Belkacem, Hassiba Ben Bouali et de l'ALN, est un itinéraire côtier qui traverse toute la côte ouest et se prolonge jusqu'à Tizi-ouzou et Alger. Elle permet le désenclavement de la partie ouest de la ville dont l'aspect sauvage contraste avec la partie Est, plus urbanisée et plus ouverte à la région. Elle offre une opportunité de développement d'un tourisme de qualité naturelle exceptionnelle par son site faiblement urbanisé, presque vierge. Mais, son tracé et ses dimensions ne sont pas adaptés à la dynamique de liaison qu'il peut développer par le littoral avec Alger. Son état rudimentaire fait qu'elle est aujourd'hui sous-exploitée (à peine 3 % des flux vers Bejaia), car les plus importants flux de voyageurs et de marchandises passent par la RN12 vers Tizi-Ouzou, dont la liaison avec la RN 26 permet de rejoindre la ville d'Alger.

Les liaisons avec Alger et Sétif forment le réseau routier principal vu l'importance des échanges qu'elles véhiculent. La RN 12 qui démarre à l'emplacement de l'actuelle gare routière accapare environ 20 % des flux de voyageurs et 25 % du transport des marchandises vers Alger qui est classée deuxième en termes d'échanges commerciaux avec Bejaia après Sétif. A souligner qu'outre son rôle économique, cet axe routier jouit d'une vocation touristique car il traverse la forêt de Yakourene, connue à l'échelle nationale. C'est l'axe par excellence qu'empruntent notamment les habitants d'Alger pour leurs vacances d'été mais aussi pour des sorties de week-end (tableau & graphe 01).

La dynamique de circulation par cet axe routier interpelle plus que jamais les acteurs de l'aménagement et du développement du territoire concernant des opérations de dédoublement afin d'affirmer son double statut d'axe économique et de tourisme. D'autant plus que sa liaison avec la gare permet la rencontre de deux modes de transports (véhicules automobiles et transport en commun).

Liaison	Nombre de lignes	Nombre de bus	Nombre de places
RN 09 & 43	33	177	3523
RN 75	18	121	3312
RN 12	52	189	1265
RN 74 & 26	15	114	2140
RN 24	2	19	298
Totale	120	620	10538

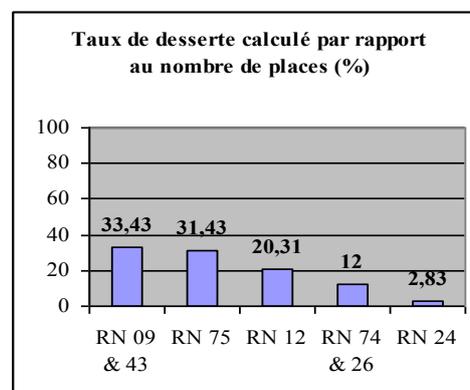


Tableau & graphe 01: Flux de la circulation routière de voyageurs

Source : Direction des transports de la Wilaya de Bejaia, 2011.

La RN 9 constitue la liaison principale de Bejaia avec la région Est algérienne. C'est un axe à haute valeur économique dont la part des échanges est de l'ordre de 33 % pour les voyageurs et de presque la moitié pour les marchandises, notamment avec Sétif. Son point de départ se situe aussi à côté de la gare routière et traverse des communes très importantes telles que Tichy, Souk El-Thnine et Kherrata. Son importance économique devrait conduire à sa modernisation et surtout à sa transformation en autoroute entre Sétif et Bejaia.

L'autre route qui relie les deux villes de Bejaia et Sétif est la RN 75. Bien que cette liaison soit la plus difficile du fait de son tracé accidenté et plein de virages à travers les monts des Babors, les flux d'échange qu'elle supporte sont néanmoins importants, elle occupe le deuxième rang (31 %) en matière de circulation des voyageurs mais à peine une petite part pour les marchandises, ce qui peut s'expliquer par la forte population qu'elle dessert (une partie de la vallée). Or son aménagement réduit ainsi que son image d'ancienne route mettent cet axe au rang de desserte tertiaire dans la liaison avec Sétif, il est utilisé comme alternative aux RN 9 & 12 en cas d'incidents de circulation. En l'agrandissant et la modernisant, cette route peut devenir un axe névralgique avec un double statut économique et touristique vu le site naturel exceptionnel qu'elle traverse et le nombre important de communes qu'elle dessert.

Ainsi, la ville de Bejaia confirme sa polarité par l'importance des dessertes dont elle bénéficie, mais la dynamique générale générée par le développement des investissements dans de la commune de Bejaia demeure freinée par l'état de saturation quotidienne des routes. L'optimum de centralité ne pourrait être atteint dans les conditions engendrées par le caractère dissuasif que dégage la difficulté d'accès et de circulation à l'intérieur de l'agglomération.

1.1.2. Accessibilité intra urbaine:

En dépit de l'existence d'un système de transport aussi varié, et de surcroît à polarité internationale (port et aéroport), le développement de la circulation demeure incomplet et inefficace sans un réseau routier local servant de relais viable et capable de distribuer et de diffuser des flux en un temps record.

Au déficit en la matière, s'ajoute l'inexistence d'une gare intermodale. Et la nouvelle gare située au niveau de l'entrée Est de l'agglomération est insuffisante pour le millier d'autobus arrivant, partants ou transitant quotidiennement par la ville. Sa situation est cependant favorable du fait qu'elle empêche les bus de passer par le centre-ville, mais

l'utilisation d'un seul mode de transport, en l'occurrence l'autobus qui a montré ses limites par rapport à la forte croissance urbaine, met à rude épreuve le voyageur. Ce dernier se trouve soumis à une importante déperdition d'efforts pour rejoindre son lieu d'activité ou pour simplement effectuer ses achats quotidiens.

La circulation la plus dense se concentre au niveau des boulevards principaux (Tableau 01 et carte 27). Or, ces derniers convergent presque vers une zone commune au niveau de l'axe de la Liberté (Naciria) et du centre ancien que représente Sarrasine (37,97 %). Ces derniers subissent du coup un important engorgement d'une façon quotidienne et plusieurs fois par jour. Les densités des flux induisent les indices de centralité les plus importants au niveau de deux zones, la rue de la Liberté en prolongement avec la partie basse de l'ancien tissu colonial, et le carrefour Amriw en prolongement avec le boulevard Krim Belkacem (19,96 %). Mais aussi à un degré moindre au niveau des quartiers Targua Ouzemour, une centralité produite par la présence de l'université avec 16,41 % des flux.

Itinéraire	Nombre de véhicules	Nombre	Longueur	Nombre d'arrêts	Taux / Places (%)
		de places	en km		
Sidi Ahmed → Naciria → Sarrasine	16	317	5	5	6,70
Tizi → IghilOuazoug → Sarrasine	14	440	7	9	9,30
Iheddaden → Naciria → Sarrasine	7	238	6	14	5,03
IghilOuazoug → 4 chemins → Sarrasine	3	68	7	9	1,44
Takléat → Aamriw → Sarrasine	14	1176	5	9	24,85
Tobbal → Polyclinique → Amkhouch	14	373	5	6	7,88
Polyclinique → Sidi Ouali → Hôpital F. F.	18	361	5	6	7,63
IheddadenOufella → Aamriw → Sarrasine	1	11	8	8	0,23
Sidi Ahmed → Aamriw → Université	8	153	7	4	3,23
Cité douanière → 4 chemins → Sarrasine	27	354	4	7	7,48
Sidi Ali Labhar → 4 chemins → Sarrasine	4	118	5	5	2,49
IghilOuazoug → Aamriw → Sidi Ahmed	8	148	7	10	3,13
IghilOuazoug → Aamriw → Université	4	88	5	3	1,86
IghilOuazoug → Aamriw → Bd Amirouche	5	110	6	8	2,32
Université → Aamriw → Bd Amirouche	14	398	4	5	8,41
Sidi Ahmed → Naciria → Bd Amirouche	19	380	6	6	8,03
Totaux	176	4733	92	114	100,00

Tableau 01 : Réseau du transport intra-urbain.

Source : PDAU, 2005 (Plan Directeur d'Aménagement Urbain).

Le développement des transports doit donc prendre en considération cette donnée en projetant des gares intermodales afin de minimiser le temps de traverse et de transfert vers d'autres modes de transport. Or, l'infrastructure des transports tels que projetée se résume à une gare routière au niveau des Quatre Chemins, de 17 stations urbaines et d'une gare ferroviaire séparées et assez éloignées les unes des autres. Le jumelage entre les gares constituera une solution à même d'optimiser la circulation des personnes, que devra conforter le développement de la distribution urbaine vers les quartiers résidentiels afin de réduire la pression sur les boulevards principaux de la ville.

La réalisation d'un tel objectif sera facilitée par la présence d'un chemin de fer qui traverse l'agglomération de Bejaia à partir de la zone de sa Casbah en passant par la zone de la gare routière. La solution réside dans la récupération de ce tronçon par un tramway, alors que la gare ferroviaire trouvera son terminus au point de départ du tramway, qui sera projeté à proximité de la gare routière.

Cependant, le thème du chemin de fer est à aborder dans le contexte national. Bien qu'il fut le conducteur de développement par excellence pour les pays avancés, du fait des grandes capacités de transport qu'il permet au moindre coût, en Algérie, il est pratiquement à l'abandon depuis les années 90 à l'occasion de l'ouverture du secteur des transports vers l'autobus et l'avion concernant les voyageurs et le camion pour les marchandises. Bejaia est reliée au réseau national à la jonction de Béni Mansour, par un tronçon ferroviaire de 80 km comportant 09 gares, c'est dire une gare par agglomération.

Le tracé du chemin de fer est stratégique en cela qu'il permet la liaison de la ville de Bejaia avec toutes les agglomérations situées le long la vallée de la Soummam, et au-delà avec Alger. Il représentait dans les années 80 le plus important trajet Alger- Bejaia en assurant l'essentiel du trafic des voyageurs. Aujourd'hui, son rôle est réduit au minimum de desserte.

L'existence de la plus importante gare ferroviaire au niveau de la ville de Bejaia en plein centre-ville, et son statut de terminus devraient correspondre à une centralité urbaine constituant un point nodal de développement de toute la partie urbaine longeant la mer. Au regard de l'usage, la taille et la position de cette gare, assez éloignée et coupée du port, elle ne peut prétendre à une polarité conséquente et suffisamment ouverte sans l'amélioration et la modernisation de son réseau ferroviaire. C'est l'une des raisons du faible taux de desserte que le chemin de fer occupe aujourd'hui : à peine 15% du trafic voyageurs, seulement 140

678 voyageurs en 2011. En dépit des opérations récentes d'électrification et de modernisation de la voie existante et de rénovation de la gare, le transport en chemin de fer peine à retrouver les flux qu'il drainait durant les années 80.

Bejaia est ainsi prise en étau entre un réseau routier dont le seuil de saturation est largement dépassé et un réseau ferroviaire qui peine à prendre le relais. Les options d'agrandissement de ce dernier et la réalisation d'une gare ferroviaire comme noeud intermodal, ainsi que la liaison de la gare actuelle avec le port, permettront au chemin de fer de mieux participer à la dynamique de distribution des flux émanant du port, de la gare routière et de l'aéroport. Le chemin de fer avec les nouvelles gares constituera l'épine dorsale de développement de la polarité de Bejaia qui étouffe aujourd'hui.

Par cette dynamique d'échanges et de circulation des flux les plus importants de la région, la ville pourra prétendre dans un premier niveau à une polarité méditerranéenne dans la mesure où les autres moyens de transport à connotation internationale (port et aéroport) trouveront leur complément terrestre nécessaire dans un grand circuit de circulation des hommes et des marchandises.

D'une manière générale, le réseau d'accessibilité terrestre dont dispose Bejaia est relativement dense et marqué par l'existence de routes nationales qui forment du coup un noeud très important. Les difficultés de circulation peuvent s'expliquer par :

- La vétusté et la taille inadaptée du réseau routier vis-à-vis de l'urbanisation très intense qu'a connue en un temps record toute l'agglomération.
- Les modes d'accessibilité très peu variés : faiblesse du chemin de fer, inexistence du tramway, zone montagneuse inaccessible à la motorisation, si bien que l'essentiel du trafic est assuré par le bus.

La faible diversité des modes de circulation ainsi que leur répartition inégale dans l'espace traduit une politique d'aménagement régie par le souci d'endiguer le phénomène de chômage plutôt que par une vision spatiale capable de mettre en relation le réseau routier avec les deux autres modes d'accessibilité très actifs, le port et l'aéroport. La tendance actuelle demeure proche de la situation d'il y a une dizaine d'années. La seule grande différence réside dans le boom qui a caractérisé le transport par bus et minibus dans le cadre de l'ouverture du marché au privé à partir du milieu des années 90.

Pour le calcul des densités des flux, nous tenons à prendre en compte le nombre de places vis-à-vis du nombre de population plus tôt que le nombre des véhicules. Ce dernier est à prendre avec précaution car les tailles des véhicules ne sont pas uniformes. Ce qui peut induire à des erreurs d'appréciation, car deux lignes données peuvent être desservies par un nombre de places supérieur l'une par rapport à l'autre en dépit d'un nombre identique de véhicule de transport.

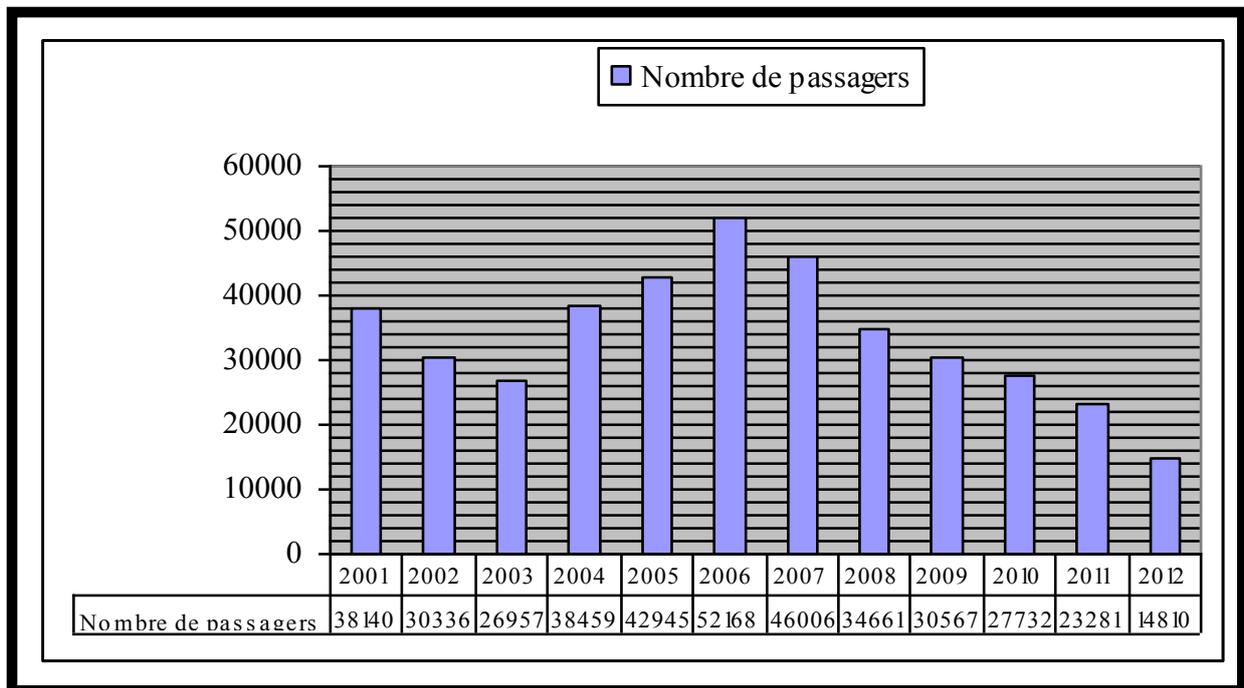
1.2. Le port de Bejaia, entre Autoroutes de la mer et accessibilité locale:

Bejaia a l'avantage de posséder un accès maritime. Le développement de son port lui a valu le statut de port de transit en Méditerranée dans ce qui est considéré comme « les autoroutes de la mer ». Cette classification émane de l'Union Européenne dans le cadre du projet Meda-Mos en partenariat avec Singapour qui a permis au port de se doter à partir de 2005 d'un terminal à conteneurs ainsi que la modernisation d'une grande partie de l'infrastructure portuaire existante.

Cependant, cette performance du port de Bejaia est en grande partie due à la circulation des marchandises, notamment des exportations des hydrocarbures, nous y reviendrons dans l'indication de la centralité commerciale de Bejaia. Le transport des voyageurs demeure à l'état embryonnaire et le port garde dans cette partie de ses activités pratiquement sa structure d'avant l'indépendance. Voyageurs et marchandises se partagent tour à tour le même quai d'embarquement. Le réaménagement et l'agrandissement de cette infrastructure en intégrant une véritable gare pour voyageurs, permettront par la même occasion une première démarche dans l'entrée en tourisme. Car cette accessibilité est double pour deux formes de tourisme, urbain par la proximité du port au site historique et balnéaire par un système de circulation maritime.

Cette carence a eu une influence négative sur le transport maritime. D'abord, le port ne dessert qu'une seule destination, à savoir le port de Marseille, par une ligne ouverte depuis 1973. Le trafic passagers, composé essentiellement d'émigrés, est marqué par des fluctuations sans être affecté par un pic bien accentué. Nous distinguons sur le graphe ci-dessous une tendance à la baisse depuis 2010 avec un taux moyen de 20 % et une desserte de 24 car-ferries qui passent au nombre de 16. Ce qui est significatif en dépit des opérations de modernisation du port depuis 2005. Le port présente une véritable polarité en terme

d'échanges commerciaux mais, son rôle d'accès est marginal, il ne représente que 6 % du trafic maritime national des voyageurs (14810 passagers comptés en 2012). (Graphe 01).



Graphe 01 : Entrées de voyageurs en provenance de Marseille.

Source : E.P.B (Entreprise Portuaire de Bejaia), 2012.

Cela peut s'expliquer par la proximité du port d'Alger, la préférence pour l'avion mais aussi par les conditions d'embarquement et de débarquement, élémentaires qui ne répondent pas aux normes d'une gare maritime moderne et confortable (Carte 28).

D'une part, l'exiguïté de son infrastructure de réception causant le partage des espaces des opérations d'embarquement et de débarquement entre les passagers et les marchandises constitue un véritable obstacle à l'émergence d'un pôle d'accès. D'autre part, il existe seulement deux modes de déplacement des voyageurs après débarquement, transport en commun en bus, taxis et véhicule individuel. En dépit de sa proximité, le train reste en marge à cause de son emplacement plutôt discret, ce qui appuie la nécessité d'un point intermodal permettant la rencontre de ces différents modes de transport et une fluidité de circulation plus continue dans toute l'agglomération.



Carte 28 : Plan d'aménagement du port, montrant la zone des passagers partageant les espaces de manutention et ceux des hangars.

Source : Entreprise portuaire de Bejaia (EPB), 2012.

1.3. L'accessibilité aérienne : le manque à gagner :

L'aéroport Abane Ramdane de Bejaia est implanté à 2km au Sud-est de l'agglomération, au niveau de sa zone suburbaine. Cette situation permet à la ville de disposer d'une importante accessibilité sur les deux plans, international et national. En fait, l'aéroport a été réalisé en 1982 sur le reste d'un petit aérodrome légué par l'époque coloniale. Jusqu'en 1992, il était considéré comme un petit aérodrome d'importance nationale, et ses moyens étaient limités aux équipements de première nécessité. C'est en fonction de sa forte rentabilité et de l'augmentation des besoins du fait d'un taux de plus en plus élevé d'émigrants locaux que l'aéroport a été promu au rang international.

Après avoir enregistré des sauts spectaculaires du taux de croissance égale à 201,71 % entre 1992 et 1994, les trafics passagers se sont stabilisés autour d'un taux annuel moyen avoisinant les 22 %. C'est dire la centralité de Bejaia qui s'affirme davantage et confirme sa polarité nationale et qu'il est nécessaire de promouvoir sur le bassin méditerranéen.

Car, il y a lieu de relativiser ces performances. Le fonctionnement de l'aéroport est marqué par de multiples carences au niveau spatial, accessibilité, et infrastructures :

- Il ne dispose en fait que d'une capacité d'accueil maximale de 500 000 passagers/an selon la direction de l'aéroport, alors que sa capacité de traitement moyenne est équivalente à environ 240 000 passagers/an. Ce faible taux de traitement oblige pendant les périodes d'affluence, les derniers passagers à revenir le lendemain afin de récupérer leurs bagages.
- Sa situation à proximité de la RN09 et de la ligne de chemin de fer est avantageuse mais aucune liaison n'est établie entre ces deux modes de transport. La présence de la RN09 ne profite pas à la ville de Bejaia car pratiquement l'aéroport est situé sur le point de départ de cette dernière vers Sétif et Jijel. C'est plus une desserte régionale que locale. Les seuls modes de transports des voyageurs demeurent le bus et le taxi qui permettent la liaison de l'aéroport avec le centre-ville.
- L'équipement dont dispose l'aéroport est limité à sa fonction de lieu de transit alors qu'un aéroport moderne doit offrir toutes les commodités d'un espace d'échange, de convivialité et de confort.
- Son infrastructure est restée celle d'un petit aérodrome de province, elle est inchangée depuis son ouverture internationale, et demeure inadaptée à la

dynamique des flux drainés. Sa piste d'envol d'une longueur de 2400 m et de 45 m de large est trop courte et ne permet pas de recevoir les avions gros-porteurs.

- La répartition des agences de voyage montre la concentration la plus importante au niveau de la partie basse de la ville coloniale, avec 5 agences, soit 0.40 agences/1000 habitants, et une faiblesse de représentation dans le nouveau tissu avec seulement 2 agences de voyages donc 0.08 agences / 1000 hab. Alors que la zone périurbaine est quasiment dépourvue en ce service. C'est l'une des contraintes qui s'ajoute à l'inconfort due au manque de traitement de l'information. Ce qui empêche d'offrir à Bejaia une accessibilité plus attractive des flux de voyageurs, en particulier de touristes et d'hommes d'affaire étrangers.

L'agrandissement des équipements annexes, le prolongement de la piste d'envol, et la réalisation d'une nouvelle, ainsi que l'installation d'un système intermodal de desserte sont autant de propositions à même de garantir la compétitivité de l'aéroport dans l'espace aérien de la région méditerranéenne. La direction de l'aéroport a toujours affirmé dans ses déclarations de presse l'urgence de son extension et l'ouverture de nouvelles lignes dont le besoin se fait de plus en plus sentir chaque année.

L'aéroport est appelé à se développer au regard des besoins en évolution incessante du fait d'un solde migratoire très intense. En particulier en période d'été avec environ 70 000 passagers. D'ailleurs, l'appel d'offre de l'extension de la piste d'atterrissage et de l'aérogare a été lancé. Le jumelage de l'aéroport avec les modes de transport terrestres (tramway, rail) sera une bonne opportunité de lancement d'une dynamique de circulation et de développement dans la région d'une centralité d'accessibilité en liaison fluide avec l'espace urbain de la ville dont il est séparé actuellement.

Il ressort de l'étude d'accessibilité que Bejaia est relativement bien équipée en possédant quatre modes de desserte. Mais un équilibre fait défaut entre ces différents modes, un fossé existe bel et bien entre eux. Ainsi, la part de l'accessibilité aérienne dépasse de loin celle de l'accessibilité maritime, 248 946 passagers pour l'aérien contre seulement 14 810 passagers maritimes pour l'exercice 2012. Un chemin de fer quasiment à l'abandon et un réseau routier se congestionnant quotidiennement font que, chaque jour l'accessibilité au site est mise à rude épreuve. La raison en est que la performance et l'attractivité de chacun de ces modes sont régies par une vision interne à chaque secteur. Il n'existe pas une stratégie globale coordinatrice des différentes options de circulation. Chaque responsable réfléchit à améliorer

la performance de son secteur dans son coin, sans tenir compte d'une stratégie globale qui soit basée sur une vocation et une ligne directrice d'aménagement et de développement.

II. La centralité résidentielle :

La répartition spatiale de la population est le premier indice de centralité, aussi bien dans un réseau territorial donné qu'au sein d'un périmètre urbain. L'indication est extrêmement simple et en apparence facilement opérable mais non moins efficace pour se rendre compte de l'importance d'une portion d'espace occupé par rapport à une autre.

L'indice exprime l'attraction par la présence de toutes les commodités de la vie sociale (emploi, servitudes, services et loisirs). L'indice se fait par calcul des densités de population résidente par rapport à chaque surface d'occupation. Il en résulte une délimitation des poches de concentration dans l'aire urbaine étudiée, qui feront par la suite objet de classification.

Concernant notre périmètre d'étude, nous prenons donc en considération les résultats du recensement des districts, effectué en l'année 2011 par les services des statistiques de la mairie de Bejaia. Le calcul du total de la population de l'ensemble des districts indique comme résultat le chiffre de 175131 individus. Les données fournies par le recensement général de la population et de l'habitat de 2008, situent la population de la commune à raison de 175444 individus. Cette baisse serait due à la méthode de recensement par districts, différente de celle du recensement général, nous prenons en considération les données des districts, plus proches de la réalité (voir annexe).

Le tableau (2) ci-dessous offre une vision globale de la tendance de croissance de l'agglomération de Bejaia relativement à sa Wilaya.

	Population et Densités				
	RGPH 1977	RGPH 1987	RGPH 1998	RGPH 2008	Enquête 2011
Population	88871	118233	150195	175444	175131
Superficie Aggl. (Km²)	-	-	-	-	18,93
Densité Aggl. (hab. / km²)	-	-	-	-	925
Population Wilaya	522473	700812	856840	915835	979900
Superficie Wilaya (Km²)					3 223,5
Densité Wilaya (hab. /km²)	-	-	-	-	304

Tableau 02 : Rapport de la population et de sa densité avec celles de la wilaya.

Source : RGPH 2008 et Recensement APC.

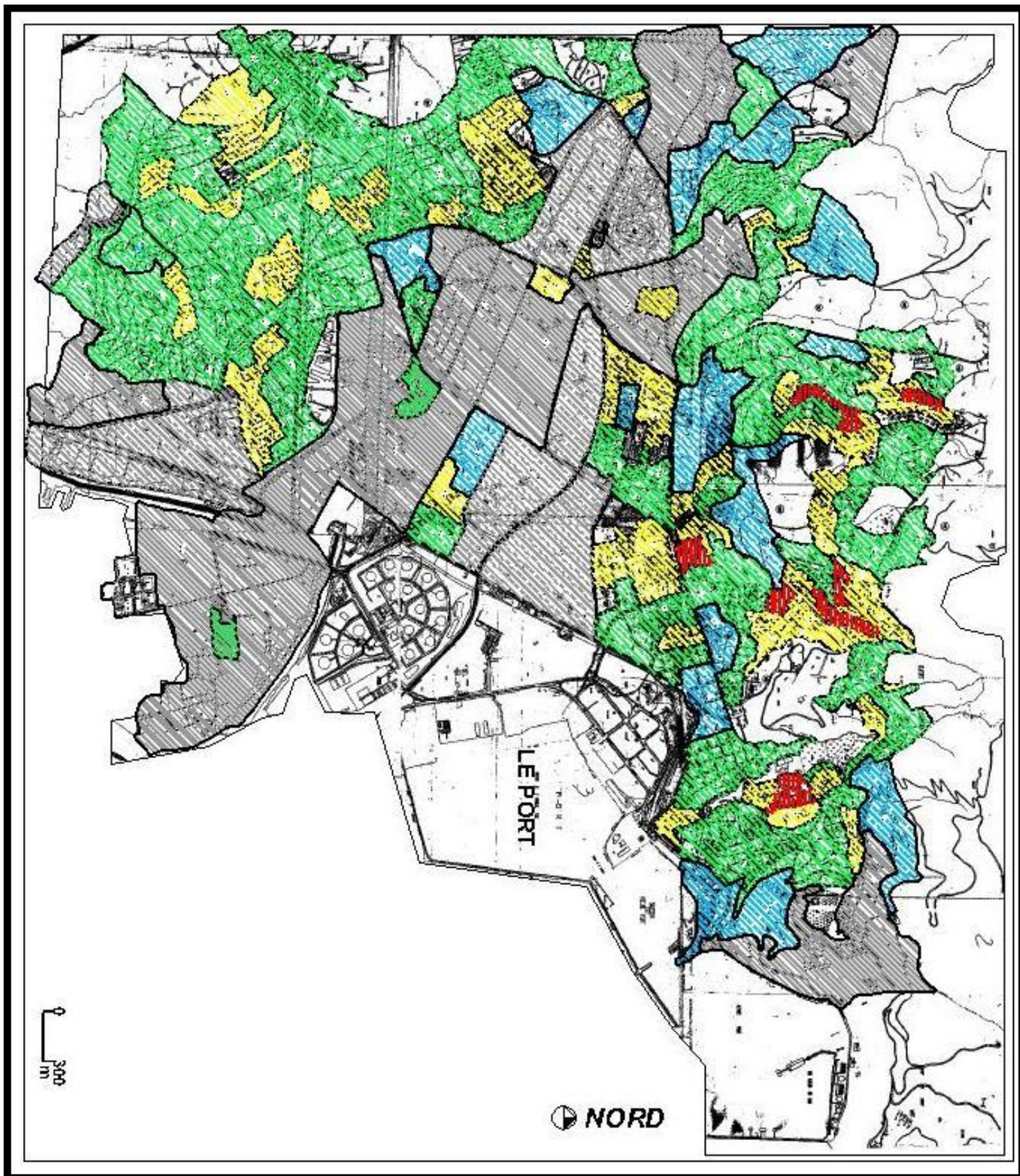
A elle seule, l'agglomération de Bejaia est habitée par 17,87 % du nombre total de la population de toute la Wilaya en occupant seulement 0,59 % de sa surface totale. Ce qui se traduit par une densité de 9251 hab. /km², trente fois plus élevée en comparaison de la moyenne de la wilaya, pourtant elle-même très élevée (304 hab. /km²).

L'indice démographique de la centralité dans l'agglomération situe les zones de plus haute concentration de la population au niveau de densité qui dépasse la moyenne par district équivalente à 200 hab. /ha, l'utilisation de l'hectare est motivée par le caractère insignifiant en km² des surfaces d'un nombre important de districts. La sous-concentration ou la tendance à la dispersion correspond alors aux valeurs de densité en deçà de ce niveau moyen.

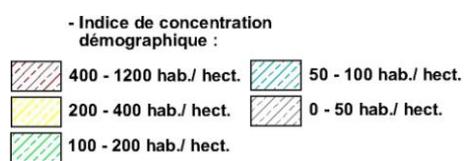
La carte d'application (carte 29), indique la situation des plus importantes concentrations des résidents au niveau de la partie sud du plus ancien quartier de Bejaia en l'occurrence Bab El-Louze, et certaines cités longeant les principaux axes routiers, la cité El-Naciria donnant sur la route de la Liberté, la cité du colonel Ouarane qui occupe un tronçon de la route des Aurès, ces cités ont été construites dans les années 80, et la nouvelle cité promotionnelle des Frères Bournine située sur le boulevard de l'A.L.N.

La présence de ces axes de commodités peut expliquer cette occupation mais la particularité du quartier ancien nous renvoie à l'hypothèse d'un attachement historique des habitants. Ce qui d'ailleurs peut être confirmé par deux autres niveaux assez élevés qui suivent immédiatement sur la partie Nord et Est du quartier Bab El-Louze et sur la totalité du deuxième quartier historique (Keramane). D'autres poches de concentration se trouvent au niveau du quartier de la Casbah après une rupture avec les quartiers anciens marquée par la densité de population considérée comme moyenne des quartiers français.

Plus loin, une zone de centralité au bout de la rue de la Liberté située à côté la rencontre des trois axes, A.L.N, Aurès, et Liberté. Une zone importante de centralité s'est développée à partir des années 90 autour de ce point d'intersection. La carte montre une autre concentration plus récente au niveau du carrefour Boulevard A.L.N, Krim Belkacem, Hassiba Ben Bouali et la RN 24. Nous constatons l'émergence d'une concentration importante au niveau du quartier Abane Ramdane alors qu'il n'existe pas d'axe structurant. Les commodités ne sont pas non plus assez disponibles. Cela peut trouver explication dans la proximité d'une zone d'activité, autour de laquelle sont implantées les résidences des employés.



Carte 29 : répartition des densités de la population.
 Source : A.P.C. de Bejaia, 2011.



Certaines parties des ZHUN (Zone d'Habitat Urbaine Nationale dont la fonction principale est l'habitation sous forme de grandes zones résidentielles), Ihaddaden et Ighil Ouazoug, situées au sud de l'agglomération, présentent le même niveau de concentration que sur les axes importants du centre-ville, sans pour autant bénéficier d'avantages semblables. Un constat identique concerne une couronne de développement du côté Sud du pied du mont Gouraya, alors que des concentrations moyennes et assez moyennes occupent les plus importants quartiers de la ville, à savoir le quartier français dans ses deux parties qui constituent le camp supérieur et le camp inférieur, le quartier du front de mer, et les deux quartiers traditionnels occupant les hauteurs, Acherchour et Achaalal.

Ce niveau de concentration s'étale sur la plus grande partie de la rue de la Liberté, la cité Amriw située à proximité de la cité universitaire, ainsi que la majeure partie des grands ensembles et des cités entourant la zone industrielle. Les plus faibles concentrations, dont le caractère de polarité est à promouvoir, concernent, avec une occupation moyenne de 16,8 hab./ha, la partie Nord des quartiers anciens (quartier des Oliviers), en dépit de son importance historique, la zone industrielle bien qu'une poche de concentration soit située au cœur de cette zone, qui demeure un potentiel en latence, la partie située entre la ville et son aéroport ce qui contribue moins au développement de ce dernier, et toute une zone importante comprise entre le boulevard Hassiba Ben Bouali, le boulevard Krim Belkacem et l'Oued Serir.

Ainsi, un déséquilibre marque cette répartition spatiale. Des centralités semblent émerger dans les quartiers périphériques, avec des niveaux de concentration très marqués, alors que des espaces censés devenir, centraux se trouvent très faiblement représentés. C'est le cas de toute la zone industrielle et des zones proches des grands boulevards structurants. La rue de la Liberté, le quartier L'Khemis (ex quartier de la plaine), et les zones autour du port sont aussi sous-occupés en termes de population résidente, au regard de la grande valeur des activités qu'ils contiennent, de leur position centrale et de la présence de toutes les commodités sociales. Ces zones ne représentent qu'une centralité proche de la moyenne.

Cette tendance à l'occupation périphérique des populations renforce davantage le caractère de zonage provoquant une dislocation de la structure globale, alors que seule la mixité fonctionnelle permet une cohérence d'occupation qui réalise la correspondance entre centralité démographique et importance urbaine des quartiers ainsi hiérarchisés.

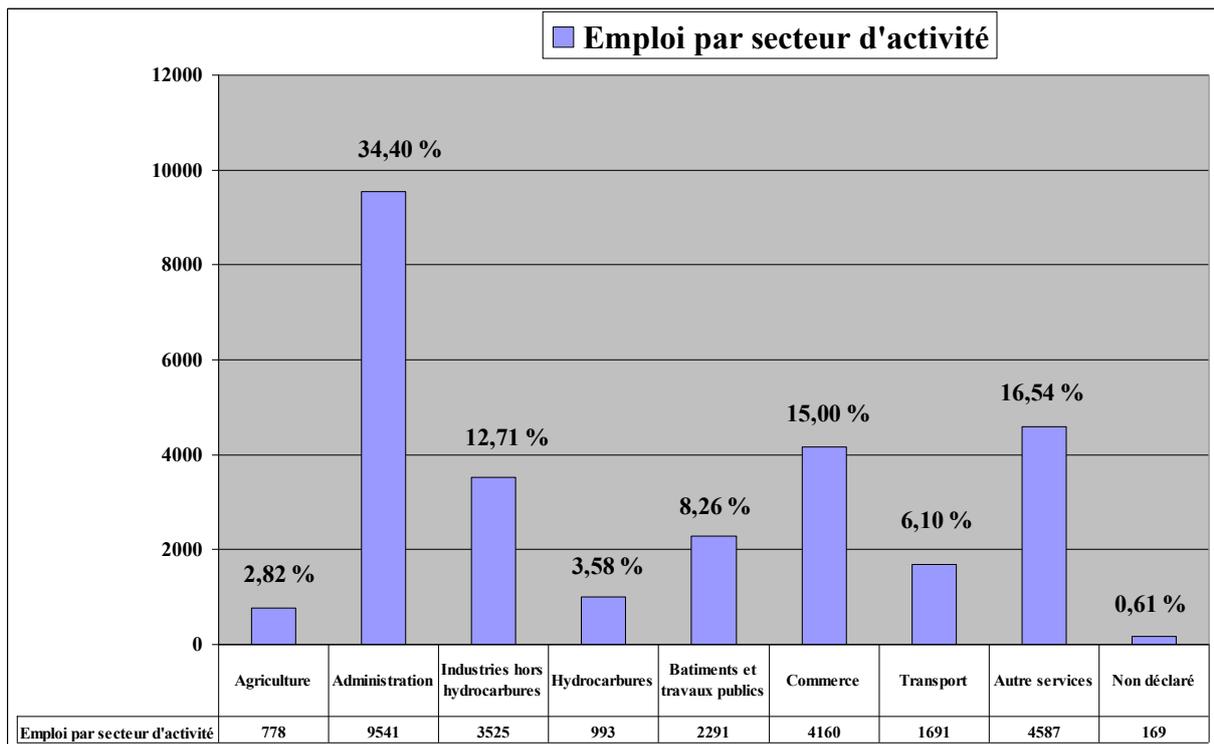
III. La centralité administrative et des services publics :

III.1. Les administrations représentatives de l'Etat :

Suite à sa promotion comme chef-lieu de wilaya dans le découpage administratif de 1984, la ville de Bejaia fut dotée de toutes les institutions et services représentatifs de l'Etat (un siège de Wilaya, un tribunal, de nouveaux sièges de daïra et de mairie, etc.). Elle devient un pôle administratif pour 700812 individus et l'évolution des besoins depuis, par un taux de croissance annuel toujours positif (2 % en moyenne), a fait augmenter progressivement la part de la fonction administrative qui occupe aujourd'hui le sommet de toutes les autres activités. Nous assistons aujourd'hui à la construction d'un nouveau siège de wilaya.

Le graphe (02) indique qu'une part de 35 % de la population active appartient à la fonction administrative dont 25 % relève du secteur des services. C'est une situation qui peut conforter une vocation tertiaire, en appui à la promotion de sa vocation touristique. Ces deux potentialités devront constituer le support stratégique de développement de la ville, d'autant qu'une observation sur le site montre que la part des services la plus importante est celle de l'administration centrale. Mais la matérialisation spatiale de ce secteur est marquée par une répartition très dispersée pour certaines activités de services et/ou trop concentrée pour certaines autres, accentuant le déséquilibre spatial par celui du fonctionnel.

Cette centralité telle que définie au chapitre premier est une traduction de la concentration du pouvoir décisionnel et des services administratifs de l'Etat. A l'époque médiévale, qui a consacré Bejaia comme capitale du Maghreb, le pouvoir administratif s'identifiait au pouvoir religieux. La grande mosquée Hammadide avait, en plus de la prise en charge de la vie culturelle, intellectuelle et culturelle, ce rôle primordial de gestion des affaires de la communauté musulmane, majoritairement présente. La centralité politique se trouvait concentrée au cœur de la cité. Le front de mer qui se développait autour de la porte El-Bahr, avait une valeur extrinsèque, étant réservé au marché et à l'accueil de l'étranger. Il assumait exclusivement les deux rôles majeurs de défense et d'échange commercial par la présence du fort (actuel fort Abd El-Kader) et du port.



Graphe 02 : Emploi par secteurs d'activité

Source : RGPH 2008 (recensement Général de la Population et de l'Habitat)

L'époque coloniale bouleversa profondément ce schéma de la centralité politique avec l'apparition d'un centre de contrôle administratif colonial. Elle se manifestait par la présence du tribunal, de l'hôtel de ville et de la place d'armes, tous les trois implantés au niveau du quartier du front de mer. Celui-ci consacra la nouvelle image de la ville, une image de cité moderne, conforme à l'urbanisme et à l'architecture européenne de la Méditerranée, affectant à Bejaia le rôle de contrôle de la région Est de la Kabylie.

En outre, l'aménagement d'une part, d'une majestueuse place, la place de Gueydon, dominant le front de mer et à côté d'une salle de cinéma et d'un théâtre, démontre l'avantage de la ville dans le domaine du tourisme de loisir et de détente. Et d'autre part, le tracé des percées visuelles vers la mer et le mont Gouraya traduit une tendance urbaine fortement vouée au paysage naturel particulier du site, permettant d'affirmer la non exclusivité d'une fonction administrative pour la ville. En comparaison, Bejaia est plus une ville de culture et de loisir.

Cette dernière était donc moins soumise au régime militaire de contrôle que les autres grandes villes algériennes (Alger, Blida, Annaba, Constantine, etc.). A sa renaissance, après une longue période de destruction et d'abandon, la ville de Bejaia fut investie par ces deux fonctions majeures, les services administratifs et de commerce ainsi que le tourisme en second

lieu. La ville s'était considérablement et harmonieusement développée. Ce qui interpelle plus que jamais sur l'avantage du retour vers ce que la ville sait faire le mieux.

Après le départ des Français, le centre colonial a continué à assumer sa centralité administrative et culturelle en abritant jusqu'aux années 80 l'essentiel des structures de l'administration locale, Bejaia étant un simple arrondissement dépendant de la Wilaya de Sétif. L'accès de Bejaia au statut de Wilaya a nécessité la construction de nouvelles structures administratives, mais aussi celles-ci constituaient une réponse aux besoins grandissants du fait de l'exode rural massif des années 70. La centralité coloniale perd peu à peu ses capacités attractives au profit d'une nouvelle aire urbaine se développant le long de la rue de la Liberté.

Aujourd'hui, la centralité administrative est dispersée dans le nouveau tissu. Le calcul de l'indicateur prend en considération le nombre des institutions représentatives de l'Etat (Wilaya, Daïra, Mairie, et leurs antennes locales). La centralité en services publics englobe l'ensemble des équipements et agences des services collectifs et publics.

La centralité administrative et des services publics est loin de former un équilibre et une représentativité quelconque de l'autorité publique de l'Etat (carte 30). Elle se traduit par l'existence de l'annexe de l'A.P.C (Assemblée populaire communale) au niveau du tissu ancien, mais alors située en marge des quartiers qu'elle sert et donnant sur une place longtemps abandonnée. Une deuxième annexe est installée au cœur d'une zone d'activité lui conférant un caractère discret. D'autre part, le plan d'occupation administrative de la ville montre clairement une polarité principale évoluant autour de la rue de la Liberté. Nous assistons même à la projection du nouveau siège de la Wilaya qui sera contigu à l'ancienne structure. Ce quartier caractérise la centralité administrative de toute l'agglomération.

Mais des quartiers de taille très importante (80 % de l'agglomération) souffrent de leur éloignement (2 à 5 km avec en plus la difficulté d'accès), du noyau administratif principal. C'est une situation qui accentue le conflit administration - citoyen. L'image de la ville s'en est trouvée affectée avec la multiplication des initiatives privées aboutissant à cette espace hétéroclite que forme la zone périurbaine (Ihaddaden Oufla, Ighil Ouazoug, Ighil Amriw).

Sur le plan de la forme urbaine, les équipements administratifs, alignés les uns à côté des autres, imposent une rupture spatiale dans la prolongation de la structure urbaine au niveau de la plaine. En outre, l'image de cette partie cruciale de la ville est marquée par

l'absence d'aucun intérêt attractif du fait de cette implantation continue sous la forme linéaire des administrations et services, et notamment par l'installation pour nombre d'entre eux d'un mur de clôture (Figure 49).

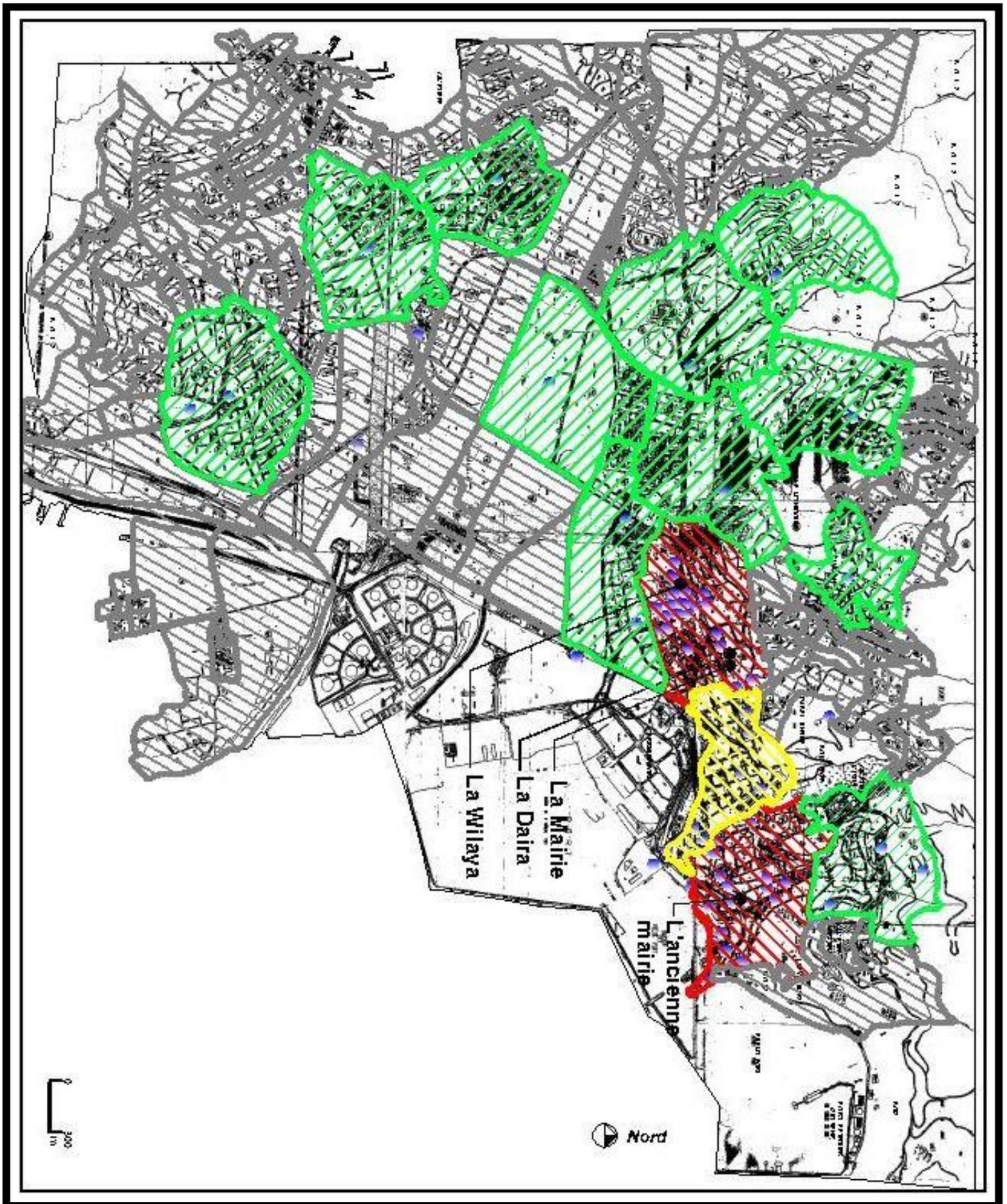


Fig. 49: Siège de la mairie (à gauche) et de la wilaya (au milieu), ainsi que le bloc administratif au niveau de la rue de la Liberté, dont la forme et la position ne permettent pas une participation dans la structuration et le fonctionnement de l'espace public. Celui-ci ne s'identifie pas au pouvoir administratif comme c'est le cas de l'hôtel de ville.

Source : Enquête sur terrain, 2011 et 2014.

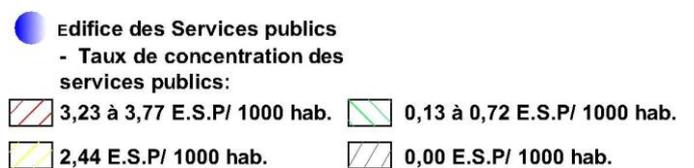
Aucun des principes fondamentaux de la composition urbaine n'est appliqué (architecture monumentale ou particulière, alignement, axes de perspective, composition édifice/espace commun), alors qu'un choix architectural et urbain plus judicieux ainsi qu'une occupation plus rationnelle aurait mieux accentué la représentativité de l'Etat. Mais aussi cela permet de favoriser les manifestations de rencontre Administration–Citoyens, et d'accentuer l'animation déjà revendiquée par l'existence de commerces sur l'autre partie de la rue (l'administration occupant une partie et le commerce l'autre partie se disputent la rue).

L'opportunité d'une perspective sur le carrefour de rencontre entre la rue de la Liberté et les deux boulevards des Aurès et de l'ALN existe et serait une meilleure composition pour le nouveau siège de la Wilaya. Le désenclavement des immenses tissus périphériques et une meilleure desserte au cœur des quartiers historiques, par la multiplication des annexes, peuvent engendrer un système de centralités locales proches des citoyens en demeurant reliées à la nouvelle centralité qui se manifesterait au niveau du carrefour cité ci-dessus.



Carte 30 : La centralité des administrations et des services publics.

Source : A.P.C de Bejaia, 2011.



III.2. L'offre de services administratifs :

L'accès à des services de base est un indicateur fiable du degré d'équité entre les différentes parties de l'agglomération. Leur répartition par rapport aux concentrations des populations est donc l'indicateur à utiliser pour situer les centralités vis-à-vis de l'offre des services collectifs. Mais, il est plus prudent de lier l'indice de l'offre publique à l'offre administrative de l'Etat, en cela que les services sont régis par ce dernier. Ils comprennent les administrations diverses (directions, subdivisions, inspections et offices), ainsi que les édifices du service collectif (agences et sûretés urbaines). La centralité de l'offre publique sera plus représentative de toutes les prestations offertes par l'administration de l'Etat.

Par combinaison de plusieurs cartes, une liste des différents services publics en fonction de leur lieu d'implantation a été constituée. Par la suite, un procédé de calcul du nombre des équipements publics présents au nombre de mille habitants, fournira l'indice des différents niveaux de concentration de l'offre publique.

La carte montre la centralité de la zone se développant autour de l'axe de la Liberté, avec 3,77 E.S.P / 1000 hab. (E.S.P : Equipements de Services Publics), ce qui constitue le niveau principal de l'offre de services publics, alors qu'il s'agit d'une portion peu occupée en population par rapport aux grandes concentrations démographiques des quartiers Ihaddaden, Sidi Ahmed, et Ighil Amriw. Dans celles-ci, l'offre publique ne représente qu'un taux très faible ayant de 0,00 E.S.P / 1000 hab. à 0,72 E.S.P /1000 hab. comme étant la valeur maximale. La disparité est très significative au vu des distances importantes et l'offre d'accessibilité relativement faible. Une certaine centralité que nous pouvons classer au deuxième rang se dégage au niveau de la partie basse du quartier historique avec un taux de service de 3,55 E.S.P /1000 hab., très voisin du précédent.

L'espace intermédiaire entre ces deux concentrations principales présente un taux de services administratifs encore élevé (2,44 ESP / 1000 hab.). Partout ailleurs, on a des niveaux de desserte très faibles, compris entre 0,13 et 0,72 y compris dans la partie haute du quartier historique (0,19 /1000 hab.). Historiquement, c'est la partie la plus représentative de toute l'agglomération et cette forme de répartition se dégageant d'une manière générale sur l'ensemble de l'agglomération semble obéir plus à une logique économique qu'à un souci de proximité des services publics vis à vis des populations. En outre la contrainte foncière s'impose comme une limite infranchissable au développement des édifices collectifs au sein

de ces quartiers de centralité administrative et de services. Il faudrait réfléchir à l'aménagement d'autres centralités de niveau tertiaire dans les quartiers les moins bien desservis pour asseoir l'équilibre et réduire la pression que provoquent les intenses déplacements vers les quartiers anciens.

IV. La centralité des équipements publics :

L'implantation des équipements a un effet direct sur l'occupation de l'espace. Elle renseigne sur les concentrations des populations et sur la présence d'une grande partie des services publics dont ils peuvent dépendre. Le souci d'équité peut être la logique suivie dans la décision d'implantation, comme elle dépend d'une approche de concentration économique.

Le calcul des concentrations des équipements portera sur l'ensemble des aspects de la vie sociale, en l'occurrence, l'éducation, la santé, la pratique culturelle, les sports et les loisirs. Par contre, le traitement de l'élément culturel sera jumelé au thème de l'offre touristique au regard de leur forte interdépendance. Notons que selon l'importance des équipements, le calcul tient compte d'un coefficient de pondération (X4) pour l'université, (x3) pour les hôpitaux et (x2) pour les centres culturels.

La carte des densités en équipements publics indique une répartition relativement diffuse, par comparaison avec l'offre des services administratifs (Carte 31). La majeure partie des populations bénéficie de la proximité de certaines catégories d'équipements, notamment éducatifs des niveaux primaire et collégien. Néanmoins, certaines entités de l'agglomération se distinguent par une concentration marquée de cette offre.

Ainsi, une centralité se dégage au niveau de la partie basse de l'entité historique (les quartiers de colonisation française), avec le niveau le plus haut de l'offre, 3,70 équip. /1000 hab. Mais, il est en situation de concurrence avec le quartier L'Khemis qui le suit immédiatement avec un niveau aussi élevé à savoir 3,26 équip. /1000 hab.

La présence d'une importante dénivelée de terrain entre ces deux entités constitue en fait une entrave sérieuse à l'émergence à ce niveau d'une zone centrale cohérente et continue, qui sera en mesure de redonner son attractivité au centre ancien. Cet objectif est d'autant plus justifié que la zone se développant autour de l'axe de la Liberté ne représente qu'un taux faible de 0,72 équip. /1000 hab. (le niveau tertiaire = 0,45 en moyenne). Or, un même ordre

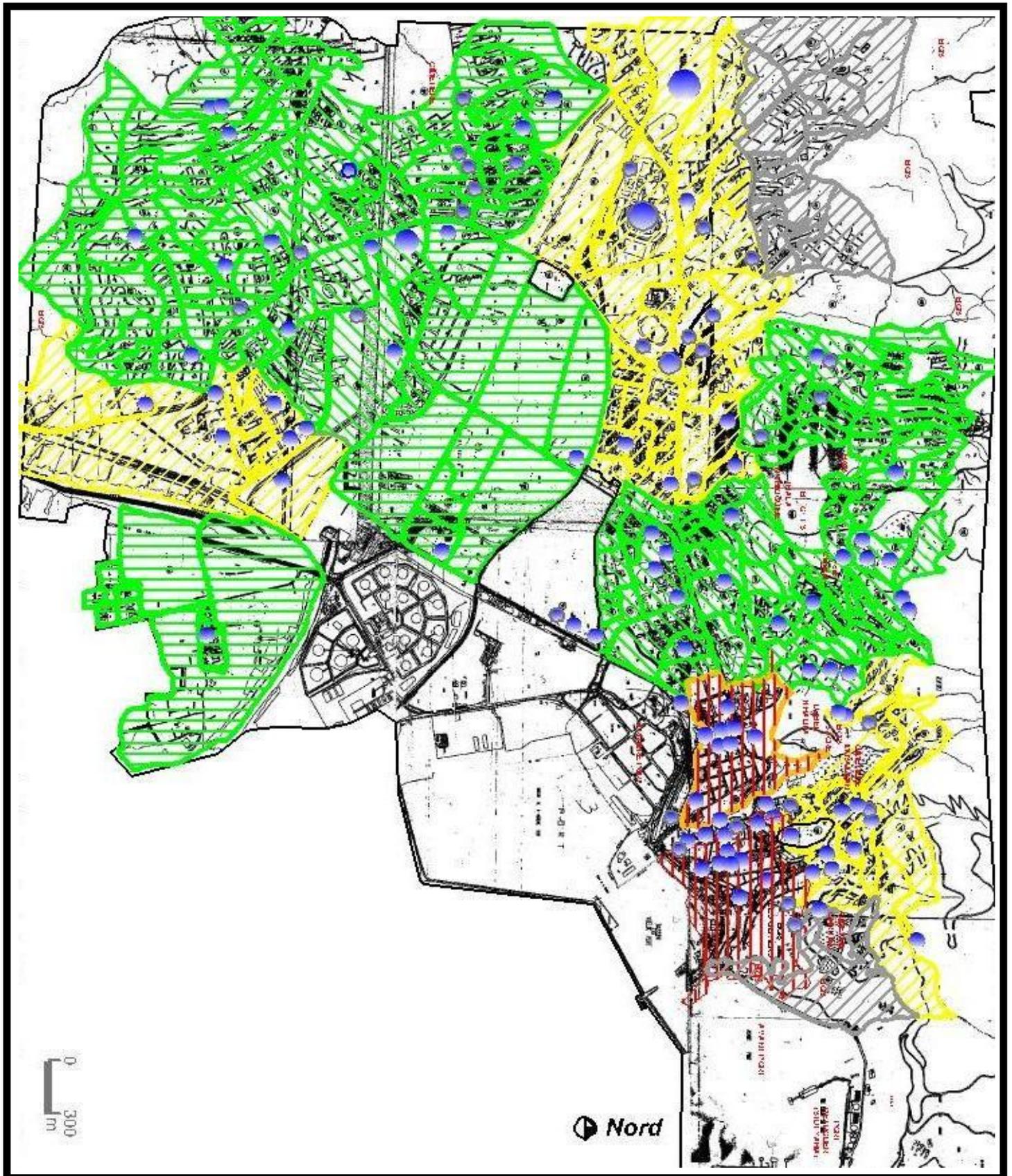
de niveau se dégage au quartier situé à l'entrée de la ville, où est implantée la gare routière, alors qu'il s'agit d'une zone de troisième ordre en termes de services et de population.

Une centralité relativement importante résulte aussi de la concentration récente d'équipements construits autour de l'université. Avec un taux de 1,93 équip. /1000 hab., cette zone se place en tête du niveau secondaire (1,42 en moyenne) et continue de recevoir les prémices d'une centralité nouvelle (équipements nouveaux) en prolongement de celle projetée, c'est-à-dire, le quartier administratif le long de la rue de la Liberté.

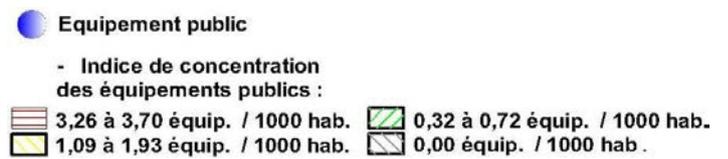
Toutefois, le quartier en question jouit d'une polarité dépassant le seul cadre urbain de la ville par la présence de l'université. De même, l'agglomération s'est récemment dotée d'un nouveau campus universitaire implanté à proximité de l'aéroport et accessible par la RN09, exerçant une attraction de niveau régional. Il peut constituer un pôle de croissance futur au regard de la présence du foncier de droit public et de son relief plat. Tout comme la dynamique qu'il suscite constitue une menace pour les terrains agricoles situés aux alentours. C'est là que réside toute la problématique de la construction à Bejaia qui aura certainement besoin du foncier des communes limitrophes pour ses grands équipements. Ce nouveau campus est implanté au village Aboudaou situé entre Bejaia et la commune de Tichy à l'Est. La polarité du campus peut être ainsi un noyau de développement d'une structure d'articulation entre les deux agglomérations.

Comparativement à la répartition des services administratifs, l'implantation des équipements publics urbains semble obéir plus à la logique de proximité qu'à une volonté économique de planification et d'usage de l'espace. A l'exception des deux noyaux historiques, c'est plutôt l'aspect diffus qui domine dans le reste de l'agglomération. C'est une situation avantageuse pour certains équipements qui sont destinés à l'usage local (écoles, collèges, maisons de jeunes, bibliothèques), mais elle constitue un inconvénient pour la mise en place d'une polarité quelconque.

Les choix d'implantation d'un hôpital d'envergure au cœur du quartier historique, de l'institut des technologies de l'enseignement en marge de la zone industrielle, ou de deux polycliniques au cœur de cette zone, mettent en difficulté le fonctionnement de ces équipements. Difficulté d'accès à l'hôpital du fait du réseau exigu et dense, nuisance et pollution pour les polycliniques. Alors que le mauvais choix d'équipement constitue un véritable handicap pour la zone à promouvoir (un grand hôpital au cœur du tissu historique).



Carte 31 : La Centralité d'équipements publics.
 Source : A.P.C de Bejaia, 2011.



V. La centralité économique :

V.1. Les services financiers et sièges d'entreprises :

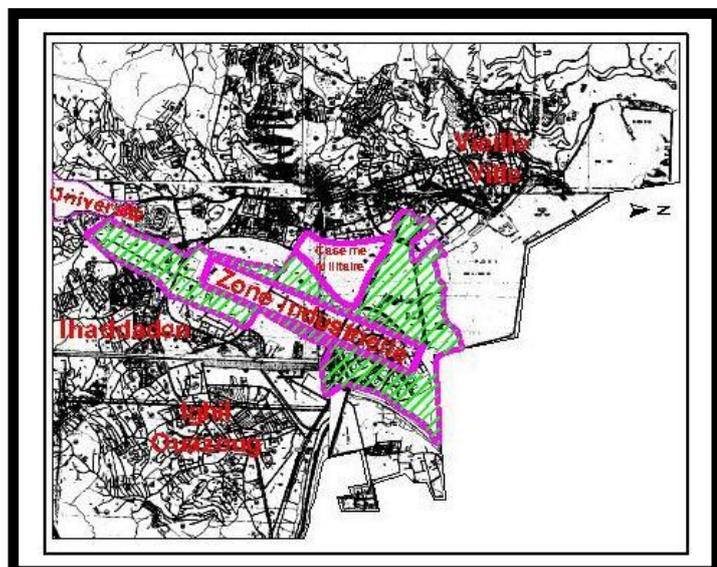
Les centres d'affaires sont une illustration parfaite de l'impact de l'activité économique sur la forme urbaine. La centralité se manifestait par un noyau de concentration des services financiers et des sièges sociaux d'entreprises. L'indice de centralité est alors conçu en rapport au taux d'occupation spatiale des équipements économiques (bureaux, sièges d'entreprises, banques, services de change, etc.), comme il est également apprécié en rapport avec le prix du terrain. Mais le développement rapide des moyens de communication a relativement bouleversé cette configuration spatiale.

Le choix d'implantation des équipements financiers est fonction de leur participation à la dynamique économique (concentration autour des sièges d'entreprises), mais aussi de la proximité des habitants dont ils tirent une grande part de leur activité. La localisation des entreprises est dépendante de leur importance, de leur domaine économique, et dans certains cas, comme auparavant, de la présence d'un potentiel de clientèle, car aujourd'hui bien des entreprises ont leur clientèle très dispersée.

Dans le cas de Bejaia, il est prématuré de parler d'entreprises multinationales qui n'existent pas encore. Et mis à part l'entreprise agroalimentaire « Cevital » qui dépend du droit privé, toutes les entreprises d'importance nationale relèvent du droit public. Ces dernières occupent toute la zone industrielle allant du port au nord jusqu'à l'ancienne université au Sud-ouest (carte 32).

Carte 32 : La zone industrielle au plein milieu de l'agglomération.

Source : A.P.C de Bejaia, 2011.



Il s'agit d'importantes entreprises dépassant une moyenne de 500 employés par unité. Cependant, une centralité ne peut être indiquée car il s'agit d'une part d'une zone d'activité et d'industrie économique nationale, et d'autre part, les sièges d'entreprises sont localisés au sein même de la zone d'activité qu'ils gèrent.

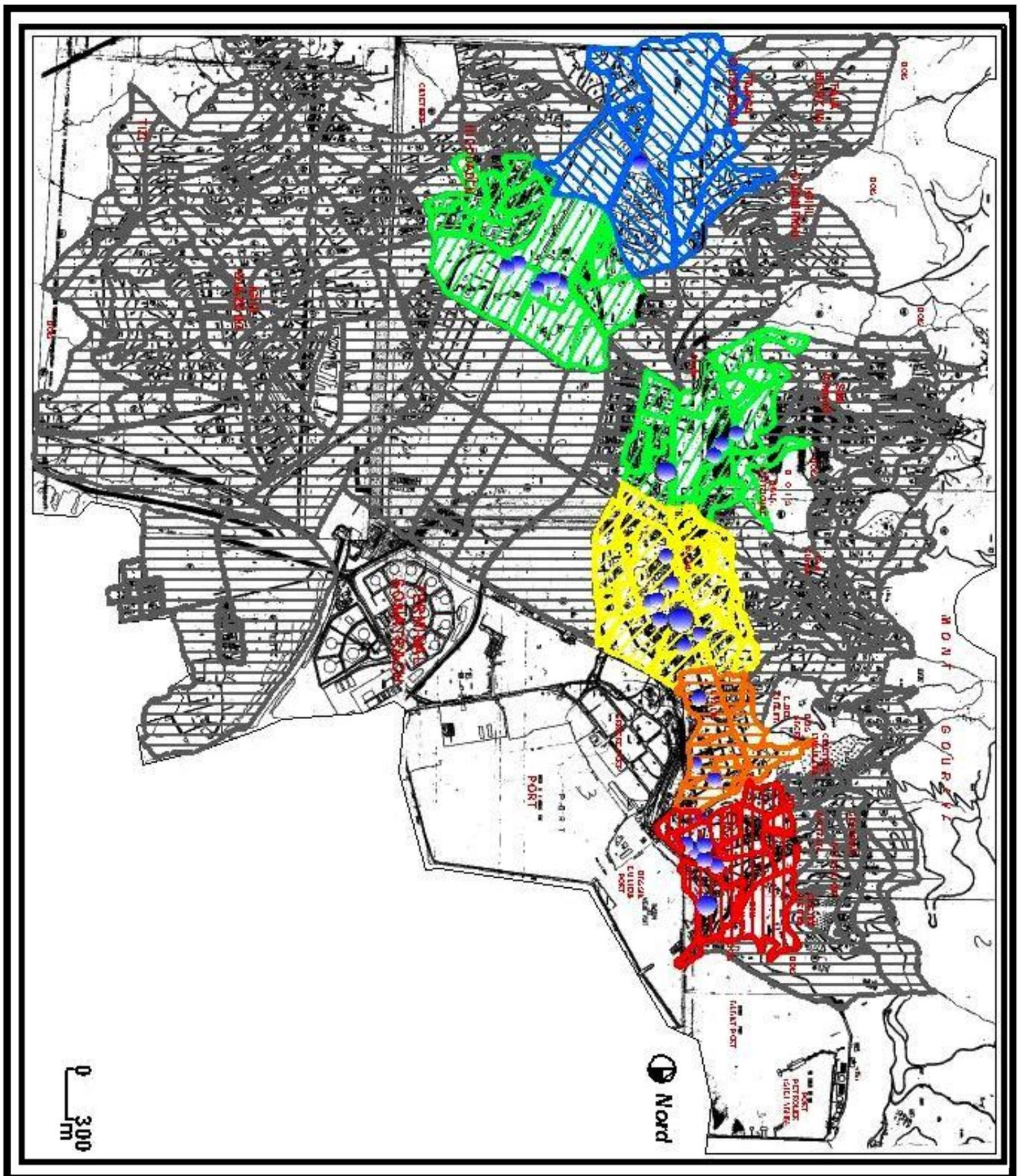
L'implantation d'une zone industrielle et d'activité dans le périmètre urbain constitue en revanche une entrave sérieuse à l'émergence d'une polarité économique en relation avec la vocation touristique du site. Elle occupe un espace précieux qu'il faudra récupérer dans le cadre d'un ensemble tertiaire, de restaurants et d'hôtels au service du tourisme. Ce dernier sera un complément au tourisme culturel de l'ancien centre historique.

Cependant, depuis l'ouverture du marché, de nombreuses entreprises de droit privé ont fait leur apparition. Il s'agit d'entreprises de petite taille ne dépassant pas une moyenne de 5 à 10 employés. Les statistiques dont nous disposons ne nous permettent pas une lecture exhaustive de leur répartition spatiale. Ces dernières nous ont été communiquées d'une façon incomplète, certains districts ne contiennent pas de données.

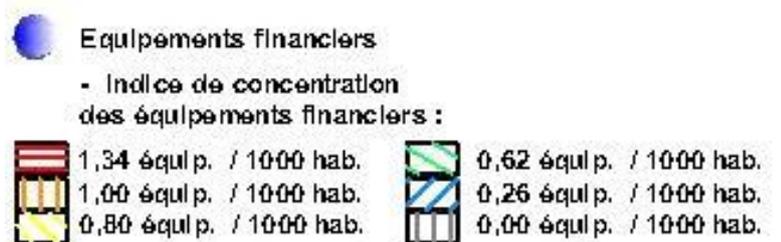
L'indice de centralité sera indiqué en fonction du nombre des équipements financiers par rapport à la concentration des populations. Cette approche est justifiée dans le cas de Bejaia par la grande participation des populations dans le développement des services bancaires, de finance et de change, notamment du fait des remises des émigrés de la région.

La carte présente une forte concentration des sièges de banque au niveau de l'ancien centre colonial qui continue à polariser l'activité financière, 1,34 équipement financier pour 1000 habitants (carte 33). Cette prédominance peut être expliquée par la proximité du port. Ce premier rang dans le domaine financier confère donc une activité plutôt économique au centre-ville. Ce peut être l'un des facteurs qui a fait détourner au centre-ville ancien sa vocation culturelle première. Ajouter que les réserves foncières disponibles ne suffisent pas à l'émergence d'une véritable centralité économique à grande échelle. Il y a lieu de décharger cet espace sensible de cette pression économique qui lui fait perdre progressivement son aspect historique sans pour autant pouvoir en faire une polarité régionale.

Au deuxième rang, intervient l'ex quartier du Camp inférieur avec une polarité assez importante, 1 équipement bancaire pour 1000 hab. mais qui est due au demeurant à la faible occupation démographique car le nombre des équipements ne dépasse pas 4 sièges de banque.



Carte 33 : La centralité des services financiers.
 Source : A.P.C., 2011.



Il n'est pas possible alors d'affirmer une centralité dans ce domaine. Un plus grand nombre se trouve sur l'axe de la rue de la Liberté, alors que son rapport au nombre des habitants fait classer cette zone au troisième rang, 0,80 équip. / 1000 hab.

Un nombre aussi important témoigne de la centralité de tels établissements dont le rapport est très étroit avec l'activité économique. Cela confirme la tendance à la mise en place d'un axe de gestion administrative de l'activité économique remplaçant l'ancien centre. Aussi, une certaine centralité semble se construire dans la zone industrielle avec 0,62 équip. /1000 hab. mais, elle serait plus liée aux activités de celle-ci, qu'à la présence démographique.

Or, au vu de l'ensemble des établissements relevés, le manque d'un effet de prestige en direction d'une clientèle internationale ne permet pas à Bejaia de prétendre à une centralité financière à grande échelle. De même, la proximité aux services bancaires n'est pas assurée pour 75 % de ses habitants dans des zones totalement dépourvues d'établissements bancaires. le taux de présence est 0,00 équip. / 1000 hab. Ce fait accentue encore la pression sur l'ancienne structure et l'inconfort des habitants vis-à-vis de leurs espaces économiques, ce qui nécessite d'autres polarités économiques à projeter au niveau de cette masse importante de population et dans l'emprise spatiale correspondante.

V.2. Les polarités commerciales :

Au départ, comme cela a été indiqué dans le premier chapitre, la pratique commerciale entretenait une forte interaction avec le centre-ville, considéré comme le réceptacle de la centralité commerciale. Or aujourd'hui ce dernier est vidé d'une part importante de sa substance commerciale. La majeure partie des centres-villes a tendance à abriter un commerce particulier, le commerce de luxe notamment, alors que les activités commerciales de masse sont concentrées dans une nouvelle typologie spatiale, en l'occurrence les centres commerciaux.

Leur choix de localisation est régi par l'accessibilité, l'importance de leur taille et la proximité d'une clientèle ciblée. Du coup, la centralité commerciale ne peut être dépendante seulement du nombre des établissements commerciaux mais aussi et surtout, elle est fonction de leur surface, différenciée par niveaux de taille (supermarchés, hypermarchés et centres commerciaux). La centralité peut être calculée alors, à partir du rapport des surfaces commerciales à la taille de la population desservie.

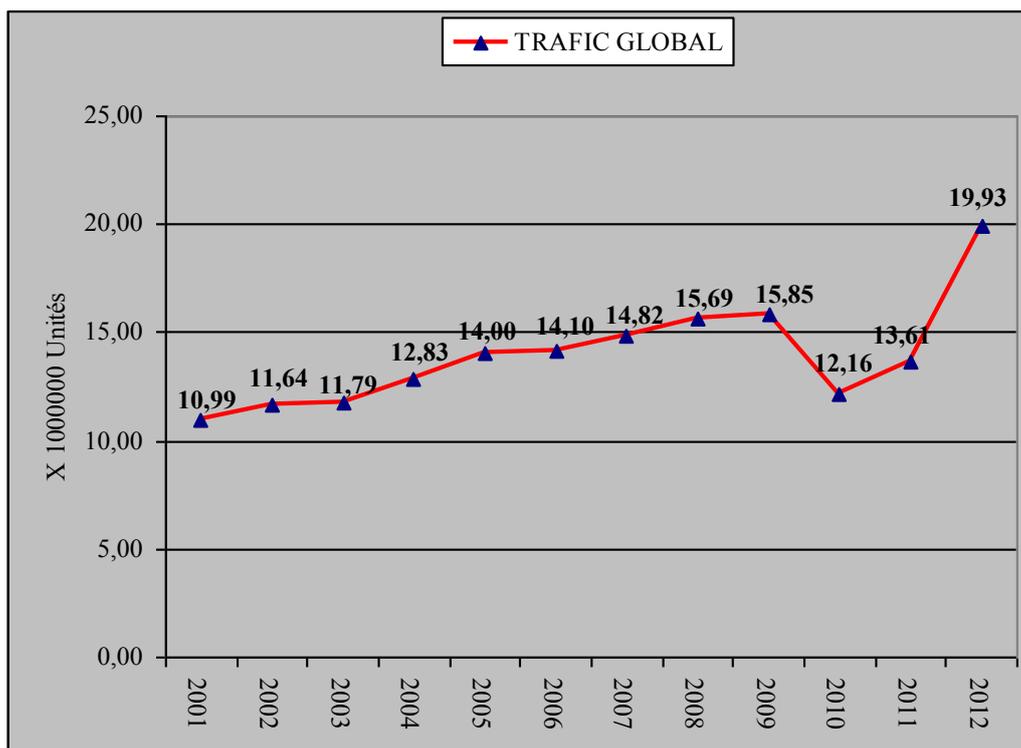
Nous avons adopté le même procédé de calcul concernant la localisation de la centralité commerciale de Bejaia. Néanmoins, il ne peut s'agir de centres commerciaux dans notre cas, car en termes de surfaces commerciales, l'agglomération ne dispose que de deux hypermarchés. La totalité de l'offre commerciale est assurée par le commerce de proximité dont les surfaces par magasin ont une moyenne de 50 m². Cependant, la présence du port de commerce et l'existence de marchés quotidiens de légumes et de marchés hebdomadaires constituent une exception à cette règle.

V.2.1. Le port et son arrière-port, espace commercial régional :

Le port de commerce est constitué de trois bassins, le bassin de l'avant-port consacré à l'activité pétrolière (75 ha et profondeur entre 10,50 m et 13,50 m), le bassin du vieux port, situé en avant plan du centre colonial (26 ha et profondeur entre 6 et 8 m), et le bassin de l'arrière port du côté du quartier L'Khemis (55 ha, entre 10,5m et 12 m de profondeur). En dépit de ces surfaces et profondeurs moyennes, qui ne permettent pas au port de recevoir les bateaux gros porteurs, son trafic commercial n'a jamais cessé d'évoluer, notamment depuis la mise en oeuvre en 2005 du terminal à conteneurs (Bejaia Mediterranean Terminal – BMT) dans le cadre d'un partenariat entre le Singapourien Portek et l'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB) qui conserve 51 % du capital. Près de 20 millions de tonnes de marchandises ont été traitées en 2012.

Après avoir enregistré une baisse significative entre 2009 et 2010 (-23,27 %), l'activité du port a repris de plus belle avec un taux de croissance de 11,88 % entre 2010 et 2011, et surtout de 46,46 % entre 2011 et 2012 (Graphe 03). Toutefois, l'activité globale du port est en croissance moyenne positive de 6,63 % depuis 2001.

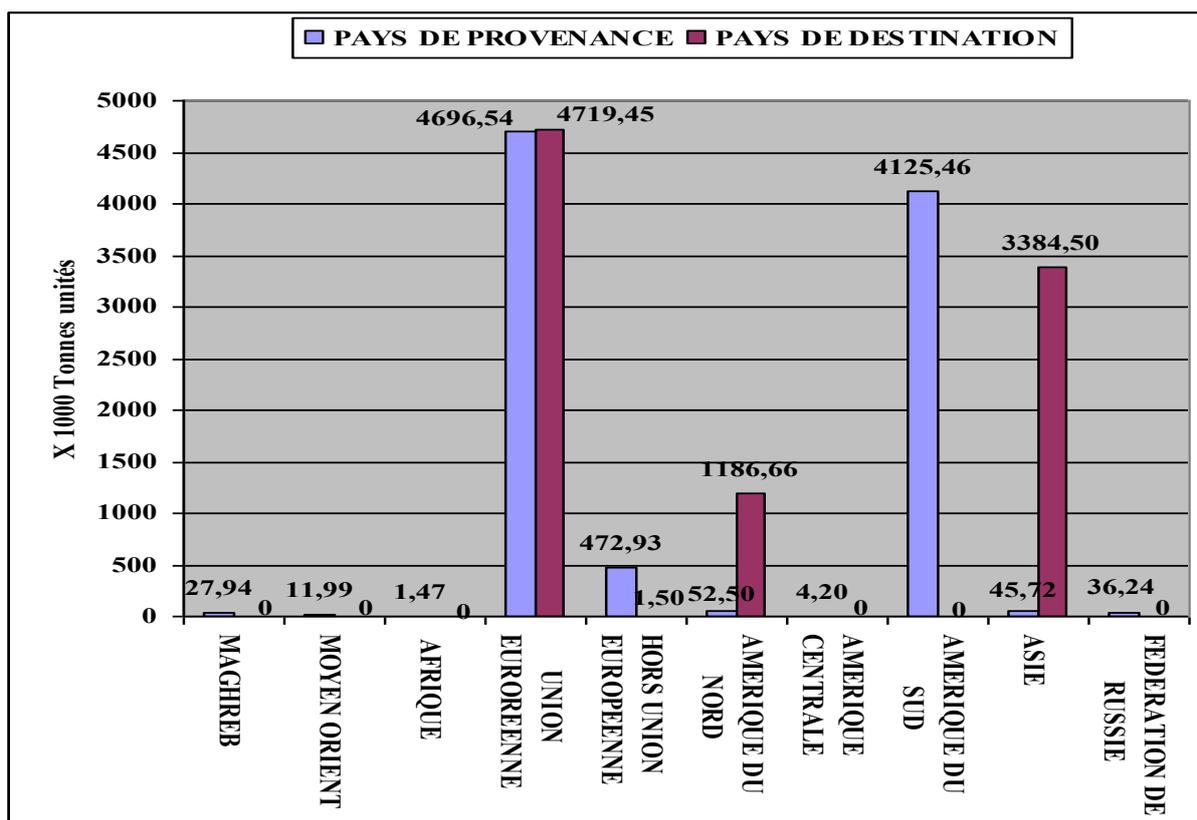
Cependant, le trafic de conteneurs nouvellement mis en marche a connu un taux de croissance annuelle moyenne de 29,74 % depuis 2005, occupant 16 % du trafic national de conteneurs, ce qui place dans ce domaine, le port de Bejaia au second rang après celui d'Alger, d'après la direction du port. C'est conforter l'émergence d'une attraction régionale avec la standardisation de ce mode de transport au niveau mondial.



Graphe 03 : Evolution du trafic global du port de Bejaia entre 2001 et 2012.
Source : EPB (Entreprise portuaire de Bejaia), 2012.

En outre, le port a vu sa surface de traitement s'élargir avec la réalisation d'une zone logistique à proximité du quai à conteneurs. Ces performances ont incité l'Union Européenne à attribuer au port de Bejaia le label « Autoroute de la mer » qui consacre l'importance méditerranéenne du port. Nous constatons l'existence d'une polarité commerciale qui dépasse le cadre urbain local de la ville. C'est un potentiel qui place Bejaia dans la position d'un des portails du pays vers le bassin méditerranéen.

Cette centralité est illustrée par le nombre important des pays étrangers de provenance et de destination des produits transitant ou aboutissant au port de Bejaia. Cela concerne 44 pays de provenance et 21 pays de destination. Sur un total de provenance des marchandises, équivalent à 10 618 525 tonnes, les pays de l'Union Européenne occupent le premier rang avec un taux de 44,23 %, où la France se place en tête des échanges avec presque 30 % de part du marché concernant l'Union Européenne, suivie de loin par l'Espagne (18 % des échanges) (Graphe 04). C'est avec les pays du pourtour méditerranéen, y compris la France et l'Espagne, que s'effectue l'essentiel du trafic maritime (Italie 8,12 %, Malte 7,16%, et la Grèce 4,6 %).



Graph 04 : Trafic du port de Bejaia en provenance des pays étrangers.

Source : E.P.B, 2012 (Entreprise portuaire de Bejaia), 2012.

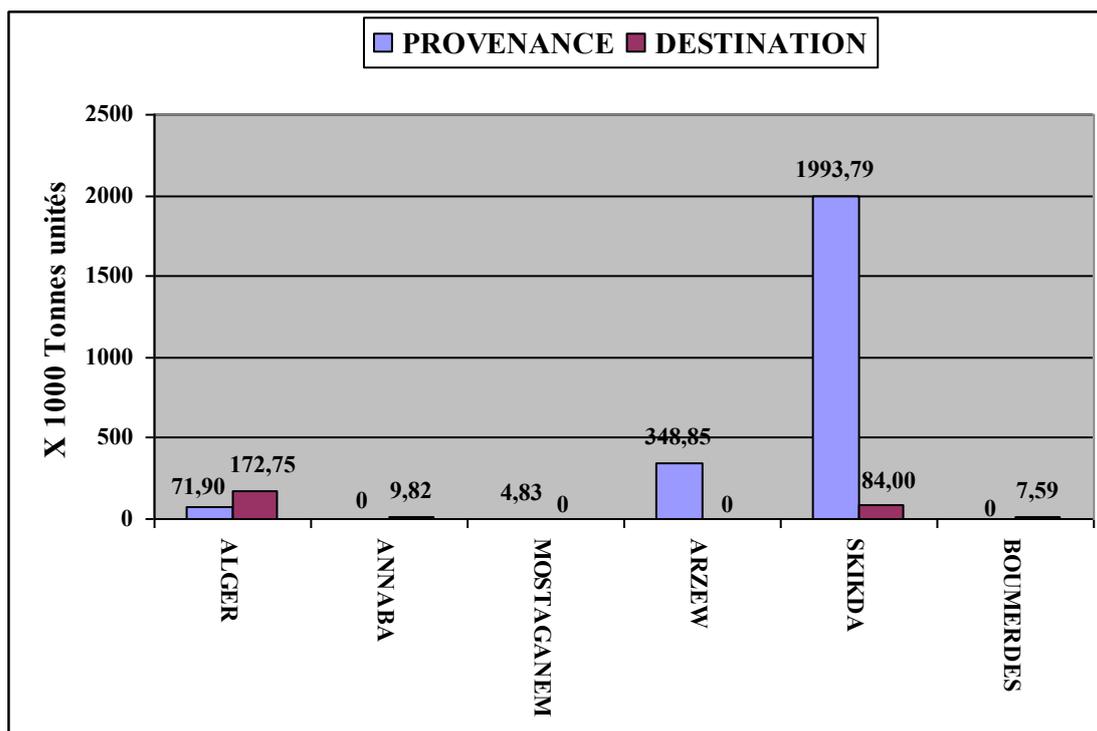
Au second rang interviennent les pays d'Amérique du Sud avec 38,8 % des importations passant par Bejaia, dont 60,20 % provient de l'Argentine concernant notamment les vracs solides (2 466518 tonnes), ce qui témoigne du développement considérable et du rayonnement étendu des activités du port depuis la mise en marche du terminal à conteneurs.

En matière de destinations, le port de Bejaia traite une quantité presque aussi importante qu'aux entrées, 9 307182 tonnes. Ses expéditions concernent en premier lieu les pays d'Asie (Chine, Thaïlande, Corée, avec une part de 27,80%). Les pays méditerranéens occupent aussi une place importante dans ces échanges, venant au second rang avec 26,38 %. Devant les autres pays de l'Union Européenne et l'Amérique du nord (U.S.A. et Canada). Il s'agit donc d'une polarité qui place Bejaia dans le réseau mondial.

Mais cette polarité se manifeste aussi à l'échelle nationale. En fait, la Wilaya de Bejaia reçoit environ 40 % des produits débarqués dans son port, dont 40 % concernent les hydrocarbures raffinés. La majeure partie est transférée vers les wilayat de l'Est et du Centre,

en particulier Sétif (environ 30 %) et Tizi-Ouzou (10%), certaines marchandises parviennent même au Sahara (Biskra, Ouargla, Touggourt).

Autre fait confortant la centralité du port de Bejaia, ses échanges commerciaux avec les ports les plus importants du pays dont celui d'Alger. En dépit d'un taux d'échange relativement faible en provenance (2,95 %), ce dernier s'élève à 60 % en destination, occupant ainsi la première position (Graphe 05).



Graphe 05 : Trafic du port avec le réseau portuaire national.

Source : EPB (Entreprise portuaire de Bejaia), 2012.

Par contre, le port de Skikda, premier port du pays dans le domaine des hydrocarbures, se trouve en première place en matière de provenance avec 80,41 % des produits reçus, et vient en deuxième rang en termes des produits destinés (30,63 %). Arzew, qui se classe deuxième port national en échange des hydrocarbures, représente un taux d'échange de 14,42 % en provenance, occupant donc la deuxième place. Mais dans les faits, c'est le port pétrolier qui assure l'essentiel du trafic. 54,47 % des produits reçus concernent les hydrocarbures raffinés, mais surtout, ce taux s'élève à 94,50 % des produits à destination, notamment d'Alger. Ce qui place le port de Bejaia en position de port de transit, en forte relation avec le port national (Alger) et les ports régionaux (Skikda, Arzew et Annaba),

Toutefois sur le plan urbain, le port de Bejaia semble tourner le dos à sa ville. Une rupture spatiale et fonctionnelle se manifeste par la «ghettoïsation» du port et par une

accessibilité réservée seulement à la gare maritime. Or l'augmentation du trafic international, générée par une croissance accrue des besoins, impose à l'entreprise portuaire de disposer de nouvelles infrastructures plus adaptées et nécessite la translation du port commercial dans la direction de l'embouchure de la Soummam, une zone à faible urbanisation. .

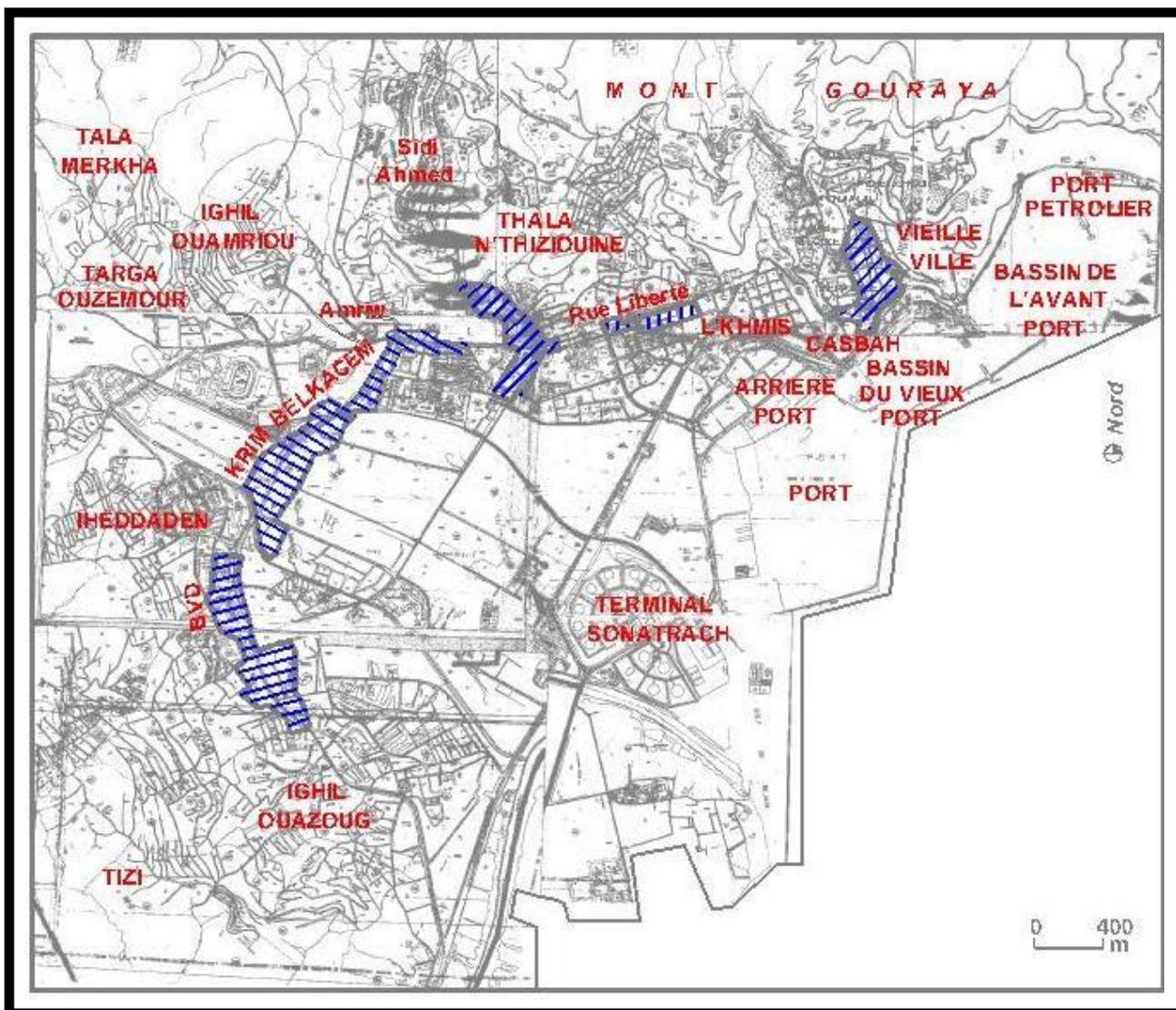
La tendance à la conteneurisation nécessite des équipements spéciaux et des navires porte-conteneurs dont les besoins en espaces de stockage et de manutention dépassent largement les surfaces portuaires actuelles. Le projet d'agrandissement du port actuel vers l'embouchure de la Soummam et même au-delà est bien inscrit dans la stratégie de l'Entreprise portuaire de Bejaia, mais demeure une action limitée par une vision restreinte, guidée par un développement sectoriel qui concerne le port.

Un tel projet permettra de libérer l'espace portuaire du vieux port et de l'avant-port pour des activités de plaisance, de pêche et celui de l'arrière-port pour le transport des passagers. L'activité commerciale sera confortée dans l'extension de la surface actuelle du port. D'une part, elle trouvera plus d'espace nécessaire à son plein épanouissement, et d'autre part, elle sera directement liée à la zone d'activité principale (Sonatrach, Cevital, etc.). Par cette double liaison touristique et commerciale, la ville retrouvera d'une part son élément de genèse, la mer, et d'autre part cela renforcera sa vocation de portail commercial.

V.2.2. Les zones commerciales :

Le terme de zone commerciale fait référence ici à un niveau déterminé d'occupation de deux typologies commerciales, les surfaces commerciales et le petit commerce en rapport à la taille de la clientèle ciblée. Le plus haut niveau indique la zone de centralité proprement dite. Comme nous l'avons signalé auparavant, nous ne disposons pas de données précises relatives au nombre des commerces de chaque district. C'est sur la base de l'observation sur le terrain que les zones les plus concentrées en commerces de proximité ont été localisées comme le montre la carte 34.

Quatre zones se disputent la polarité commerciale, la partie basse de l'ancien tissu, l'axe de la Liberté, le carrefour situé à la jonction de cette dernière et de la route des Aurès et une grande partie du boulevard Krim Belkacem qui présente la plus haute valeur commerciale en nombre de commerces. Cette dynamique commerciale est l'une des raisons de l'installation de surfaces commerciales telles qu'un hypermarché de plus de 2500 m² sur cet axe.



Carte 34 : Les zones de concentration commerciales.
 Source : Observation sur terrain, 2014.

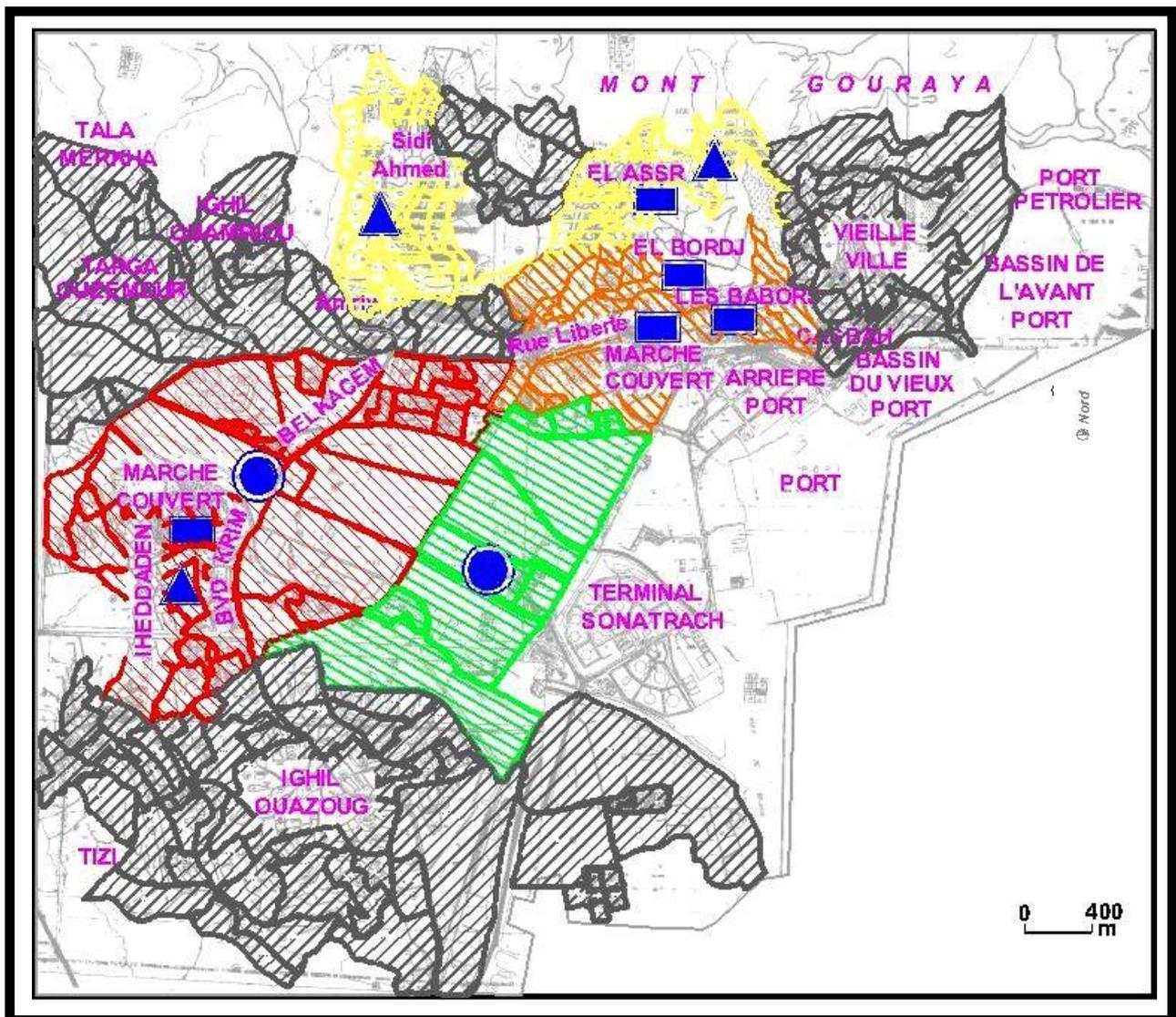
 Zone commerciale
 (Commerce de proximité)

Avec la présence du marché quotidien d'Ihaddaden d'une surface de 800m² et du marché hebdomadaire de la zone industrielle Ihaddaden, 4382 m² la zone constitue un véritable centre de développement de l'activité commerciale en présentant la plus haute valeur de surface (246,9m² pour 1000 hab.). La disponibilité relative en foncier, la situation sur un grand axe de circulation en continuité directe de la route nationale 12, peuvent justifier cette polarité, en dépit d'une densité de population moyenne.

L'axe de la Liberté vient au second rang avec la présence du marché couvert (Ex. Cofel), d'une surface de 2000 m², du marché des Babors de 800m² situé à proximité de la mosquée Ibn Badis et du square, et du marché El-Bordj situé vers le sud avec une surface de 300m², son offre commerciale est de l'ordre de 213,1m² / 1000 hab. C'est l'axe le plus animé

de la ville, en particulier pendant la saison estivale. Certains de ses magasins présentent des produits de marques, mais ils sont rares. Par cette offre particulière, ils indiquent un lieu très apprécié des touristes. Par la suite, deux quartiers résidentiels situés sur les hauteurs de l'agglomération occupent le troisième rang avec 183,73 m² pour 1000 habitants (Carte 35).

Mais il s'agit d'une polarité relativement réelle car les surfaces commerciales existantes relèvent des marchés hebdomadaires, 700 m² pour le marché de Sidi Ahmed et 600 m² concernant le marché Chabati situé plus en hauteur.



■ Marché quotidien ▲ Marché hebdomadaire ● Centre commercial

Carte 35 : Les centralités commerciales en surfaces commerciales.

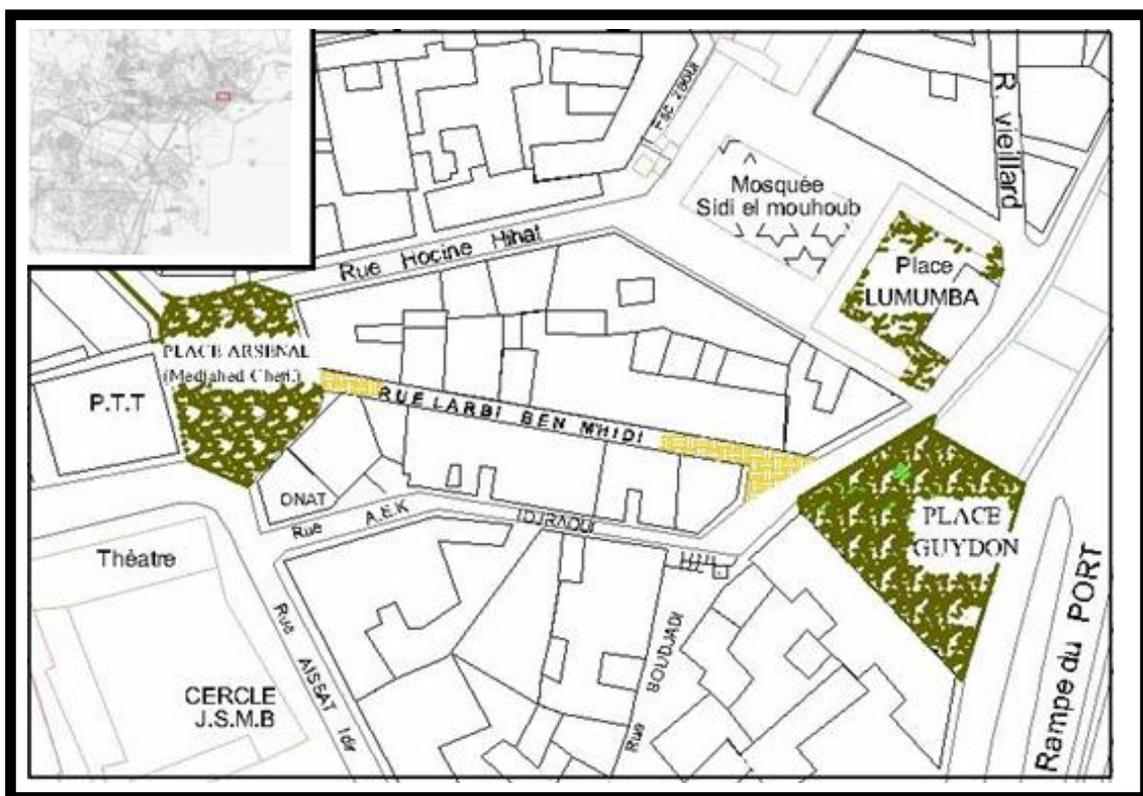
Source : Observation sur terrain, 2014.

- Indice des surfaces commerciales:

- 246,91 m²/ 1000 hab. ■ 38,43 m²/ 1000 hab.
- 213,10 m²/ 1000 hab. ■ 0,00 m²/ 1000 hab.
- 170,09 m²/ 1000 hab.

Cependant, la typologie en petit commerce occupe les parties basses des quartiers traditionnels. Restaurants, cafétérias, librairies et produits locaux constituent l'essentiel du contenu commercial. Ce qui constitue un avantage à l'activité touristique mais certains quartiers semblent très silencieux et isolés par l'inexistence de cette dynamique commerciale.

L'aménagement d'une rue commerciale piétonne est par contre une initiative propice pour l'activité touristique (carte 36). La présence de la rue piétonne Laarbi Ben M'hidi entre la place Medjahed Cherif et la place du 1^{er} Novembre, les cafétérias donnant et ouvrant sur cette dernière reflètent cette forme commerciale encourageante.



Carte 36 : Aménagement d'une rue piétonne (en jaune), et de la place de Gueydon en espaces de commerce et de consommation. Mais, l'ensemble du tissu se limite à ces deux seuls cas de figure.

Source : Extrait du plan de l'APC de Bejaia.

En dépit de son intérêt, cette forme d'aménagement fait défaut au niveau des autres rues importantes (les rues historiques Fatima et du Vieillard) et des autres places historiques. Aussi, l'absence du commerce spécialisé et des restaurants de niveau supérieur constitue une autre carence repoussant le touriste notamment étranger, et l'activité en amont du port achève de détourner la vocation de cette zone principalement vers l'activité commerciale.

Conclusion du chapitre :

Ce chapitre a permis d'évaluer les éléments déterminant de la centralité, déjà identifiés aux chapitres précédents, et d'en situer le rapport à l'espace (administrations d'état et services publics, équipements publics, commerce et finance). Il met ainsi en évidence les politiques urbaines à entreprendre dans un souci d'équilibre spatial concernant la répartition des éléments en question.

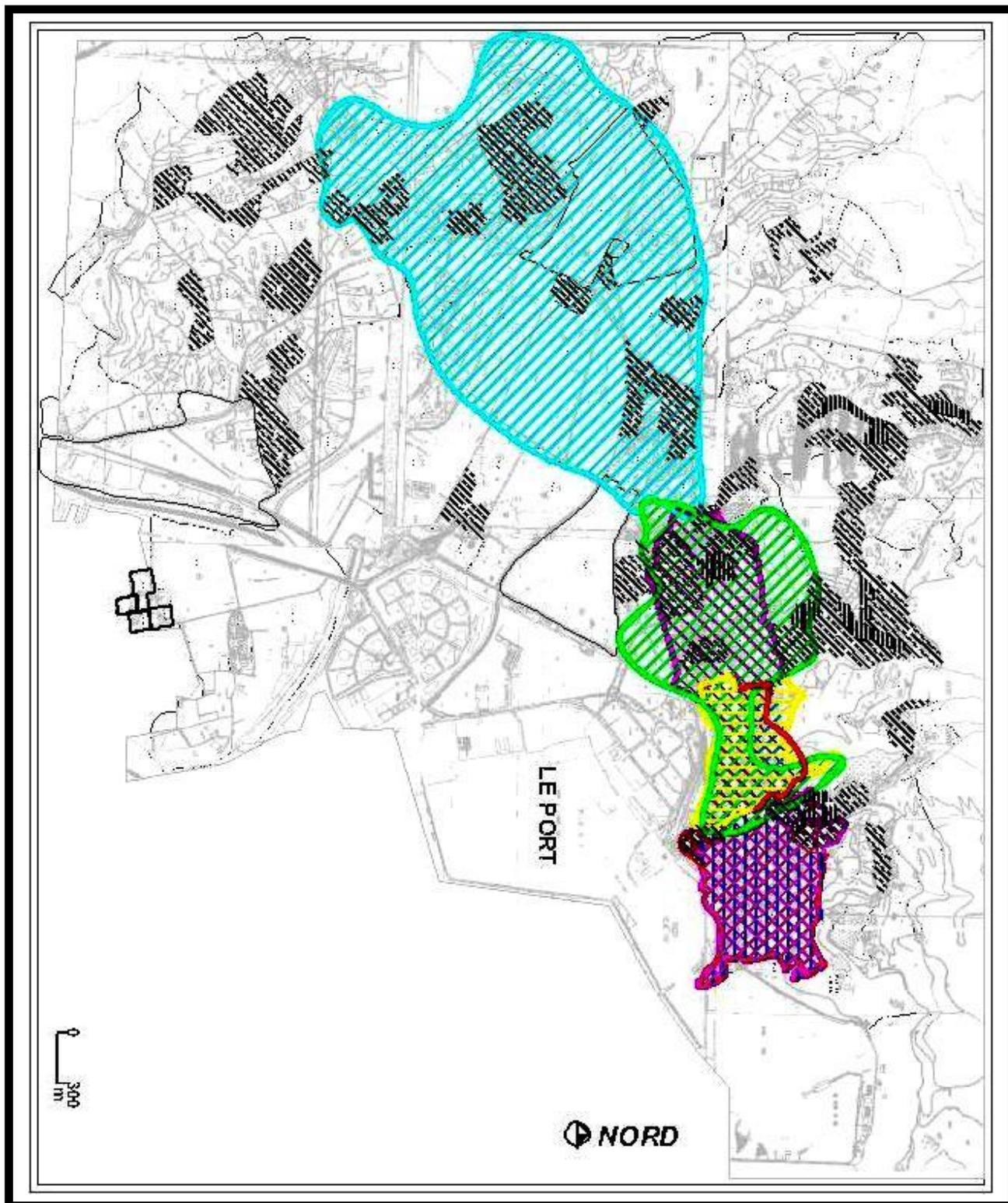
L'étude indique que ces aspects de la centralité semblent se concentrer au niveau de la partie basse de l'ancien tissu, autrement dit au premier espace colonial. Mis à part les surfaces commerciales, pratiquement tous les indicateurs affichent un niveau supérieur de concentration vis-à-vis de la population desservie (carte 37). En dépit de la mobilité restreinte et du foncier rare et à coût très élevé caractérisant cette portion de l'agglomération, les éléments de la centralité continuent à s'exercer à partir de cet ancien centre.

Cependant, cette tendance à la concentration concerne en premier lieu les administrations d'état et services publics, les surfaces commerciales et les finances, et affecte moins les équipements publics qui sont plus diffus dans l'agglomération. En témoignent les entités plus petites en surfaces ayant 0 équipements pour 1000 habitants, en comparaison aux autres éléments significatifs de la centralité, dont les valeurs nulles s'étalent sur de vastes parties, en se concentrant dans des espaces restreints. Les équipements desservent relativement assez d'espaces de l'agglomération et cela met en évidence l'option d'aménagement qu'il faut orienter vers la répartition plus équilibrée notamment des services et des surfaces commerciales nécessitant la proximité de la population.

Le développement spatial structuré autour de la rue de la Liberté n'a pas pu prendre complètement le relais. Cet espace montre en effet un niveau secondaire de centralité que représentent principalement les administrations d'Etat et une façade commerciale très animée mais se développant pratiquement sur un seul côté de la rue. Il contraste avec l'autre côté qui est voué aux équipements administratifs et de services, privé ainsi de toute animation urbaine.

Sur le plan des objectifs d'aménagement, les deux entités représentent l'avantage de se situer assez proches l'une de l'autre pour promouvoir un espace central continu sous réserve de rééquilibrage des choix de répartition des éléments de centralité. Une part importante des activités économiques de l'ancien centre devrait concerner l'espace autour de la rue de la

Liberté. Une plus grande interaction doit être mise en place entre cette dernière et le port en étendant l'emprise de celui-ci vers la zone en question.



Carte 37 : Les centralités principales de l'agglomération de Bejaia.
 Source : A.P.C. de Bejaia, 2011.

- | | | | |
|-----------------------------------|------------------------|-------------------------------------|------------------------|
| - Centralité de niveau primaire : | | - Centralité de niveau secondaire : | |
| | Services publics | | Services publics |
| | Equipements publics | | Equipements publics |
| | Surfaces commerciales | | Surfaces commerciales |
| | Equipements financiers | | Equipements financiers |

Force est de constater que des pans importants de l'espace de l'agglomération dont certains à niveau primaire de centralité résidente, ne sont marqués d'aucune signification de centralité, mis à part les équipements et la présence parfois d'un marché couvert ou hebdomadaire. Cette carence de structuration fait qu'il est plus que nécessaire de projeter des centralités locales en particulier pour les besoins et services de première nécessité car les espaces sont très vastes pour être polarisés par les espaces centraux de l'agglomération d'autant plus que son espace principal est en situation excentrique dans son emprise spatiale.

Des options d'aménagement nouvelles s'imposent pour mettre en interaction ces trois entités de Bejaia, les deux espaces de centralités et l'immensité du tissu à polarité faiblement polarisée et contrôlée. Il est important toutefois de mettre en avant l'élément de référence qui constitue le véritable enjeu de l'agglomération car comme nous allons le voir au chapitre suivant, la ville de Bejaia jouit d'un potentiel touristique très important.

Chapitre sixième:

- *Les polarités touristiques, centralités en quête
d'affirmation :*

Introduction du chapitre :

La présence d'un patrimoine historique exceptionnel confère souvent aux villes qui en disposent une singularité, une image identitaire et surtout une reconnaissance touristique dépassant même leur échelle d'influence locale, tout comme l'existence d'un cadre naturel particulièrement attractif est une valeur sûre pour le développement des activités touristiques.

La ville de Bejaia est privilégiée par une double dotation. C'est une ville datant des périodes phénicienne et romaine dont subsistent encore quelques vestiges, flanquée au beau milieu d'un paysage façonné par la mer, la montagne, la plaine et une faune et flore diversifiée. Or, l'essentiel de ses réalisations touristiques relève d'un seul axe d'activité, en l'occurrence le tourisme balnéaire. C'est le seul type de tourisme ayant une importance réelle, et la forme d'aménagement actuelle, ménageant une rupture fonctionnelle entre la ville et la mer en termes de loisirs, exclut l'activité balnéaire dans la ville elle-même.

En matière de tourisme urbain, l'offre demeure actuellement sous-exploitée. Mais aussi, ses caractéristiques spatiales et fonctionnelles sont à définir. L'indice de cette polarité repose donc sur l'identification des éléments historiques du patrimoine (taux de visite de chacun), la présence de l'offre culturelle et de loisirs (musées, théâtres, bibliothèques, cinémas, etc.), ainsi que des équipements en relation avec l'activité touristique (hôtels, campings, résidences, villages touristiques etc.).

I. L'offre touristique spécifique :

Cette offre englobe les éléments les plus remarquables du site, témoins de l'histoire du lieu et constituant un référent à la mémoire collective. Autrement dit les éléments du patrimoine urbain, culturel et naturel du cas d'étude. Sans toutefois évoquer les composantes immatérielles appartenant à la culture locale.

Il n'existe pas de données précises qui différencient les fréquentations touristiques des éléments patrimoniaux existants afin d'en dégager l'importance spécifique. Le tourisme culturel dans la région est encore à l'état embryonnaire en ne recevant pas l'écho nécessaire à sa valorisation et ainsi sa mise en service touristique, comme nous allons le voir plus loin. Nous prenons donc en considération les lieux les plus dotés en éléments urbains et naturels

ayant marqué l'histoire du site à défaut des plus fréquentés. Ce qui permet l'identification des polarités touristiques spécifiques ou les espaces de l'offre touristique en rapport à l'histoire.

De son histoire très riche, la région de Bejaia a hérité un certains nombres d'éléments de degré appréciable en matière de culture historique. Comme nous l'avons vu au chapitre quatre, Bejaia est marquée par la même histoire que l'Afrique du Nord et le bassin méditerranéen, en même temps, elle se distingue par sa population ayant résisté et sauvé son identité et sa tradition face aux différentes invasions civilisationnelles. Ainsi, des monuments, sites et entités urbaines témoignant des passages des civilisations diverses et de la culture locale (villages kabyles) se trouvent parsemés dans toute la région de Bejaia.

Aux atouts naturels dont dispose la région, s'ajoutent ses entités culturelles pour faire attribuer à Bejaia une vocation touristique culturelle en complément au tourisme naturel, notamment balnéaire, pour lequel elle est connue à l'échelle nationale. Nous parlons ici de polarités naturelles qui sont plus au moins exploitées, en particulier pendant la saison estivale, car l'offre hôtelière demeure insuffisante, mais surtout de polarités culturelles restées à ce jour en marge de la fonction touristique.

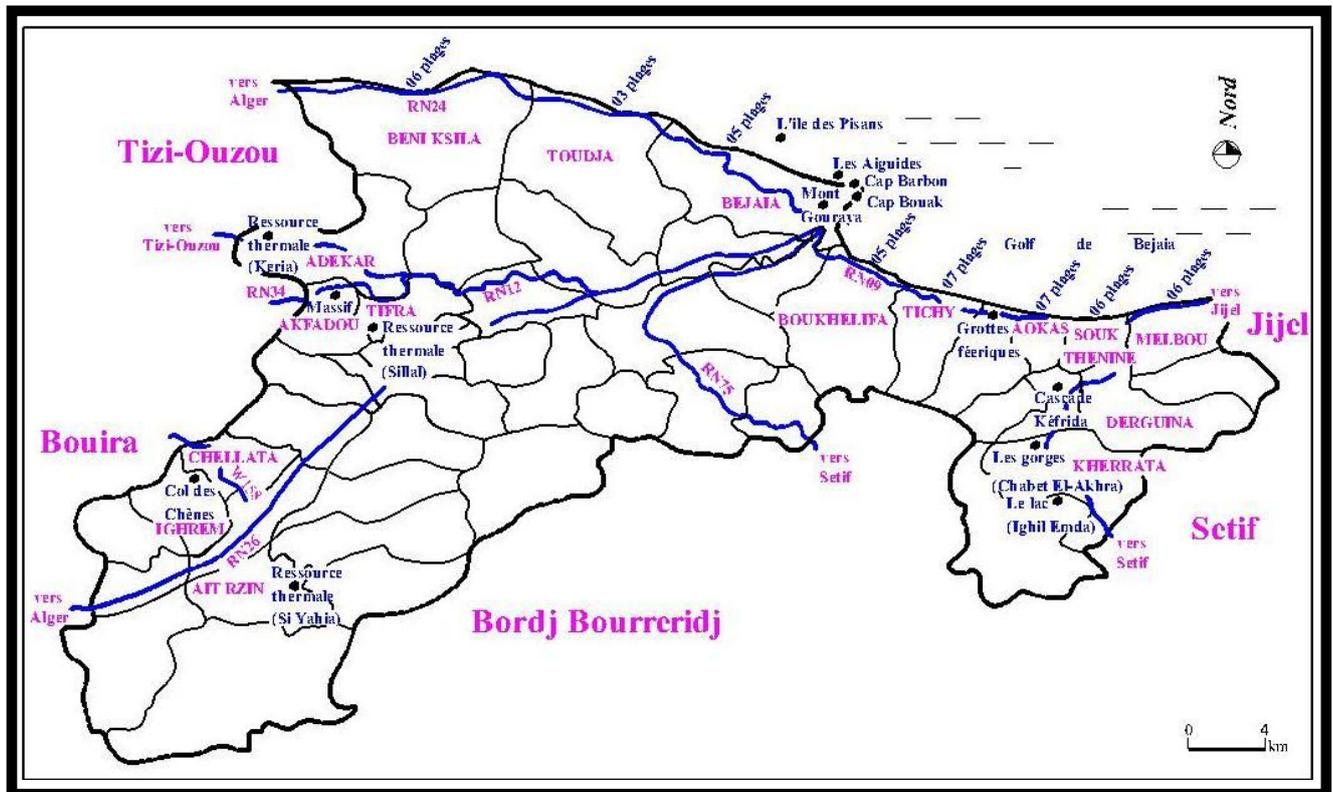
1.1. L'offre touristique naturelle

Néanmoins, la présence des éléments naturels et urbains exceptionnels prêtant à Bejaia un caractère pittoresque et culturel est une aubaine à considérer dans la perspective d'une mise en tourisme vouée à la découverte et à la culture de l'histoire locale. Ils constituent un potentiel sûr pour la diversification de la fonction touristique. Il s'agit donc de situer les polarités naturelles et culturelles en question afin d'en apprécier le degré de concentration et de dégager le rapport d'accessibilité et de distance avec la ville de Bejaia (carte 38).

La carte d'identification et de répartition des potentialités naturelles de la wilaya de Bejaia montre deux aspects majeurs :

D'une part nous constatons un nombre important de plages s'étalant sur une côte de 100 km (46 plages), qui constituent la réserve touristique principale, suivie de la région Est où se concentrent 4 sites importants. Sur la base de l'observation sur le terrain effectuée au cours de l'été 2014, il est constaté que la cascade de Kéfrida est la plus fréquentée par les estivants car en plus de son paysage fascinant, elle se prête bien à la baignade. Aussi, la présence de deux sources thermales et d'une forêt très dense au niveau de la région Ouest, à la lisière de la

wilaya de Tizi-Ouzou, représente la troisième polarité touristique naturelle, se trouvant en 3^{ème} position en matière de fréquentation. En dernier lieu, nous retrouvons deux sites sur l'axe sud-ouest, les moins connus et les moins fréquentés de la région.



Carte 38 : Les potentialités naturelles touristiques de Bejaia et leur accessibilité (écrit en bleu).

Source : Direction générale de la programmation et suivi budgétaire de la wilaya de Bejaia (2011) et la direction du tourisme et de l'artisanat, 2014.



Fig. 50 : Cascade de Kéfrida dans la commune de Darguina.



Fig. 51 : Les gorges profondes de Kherrata. Avec le tunnel traversant la montagne sur 7km.



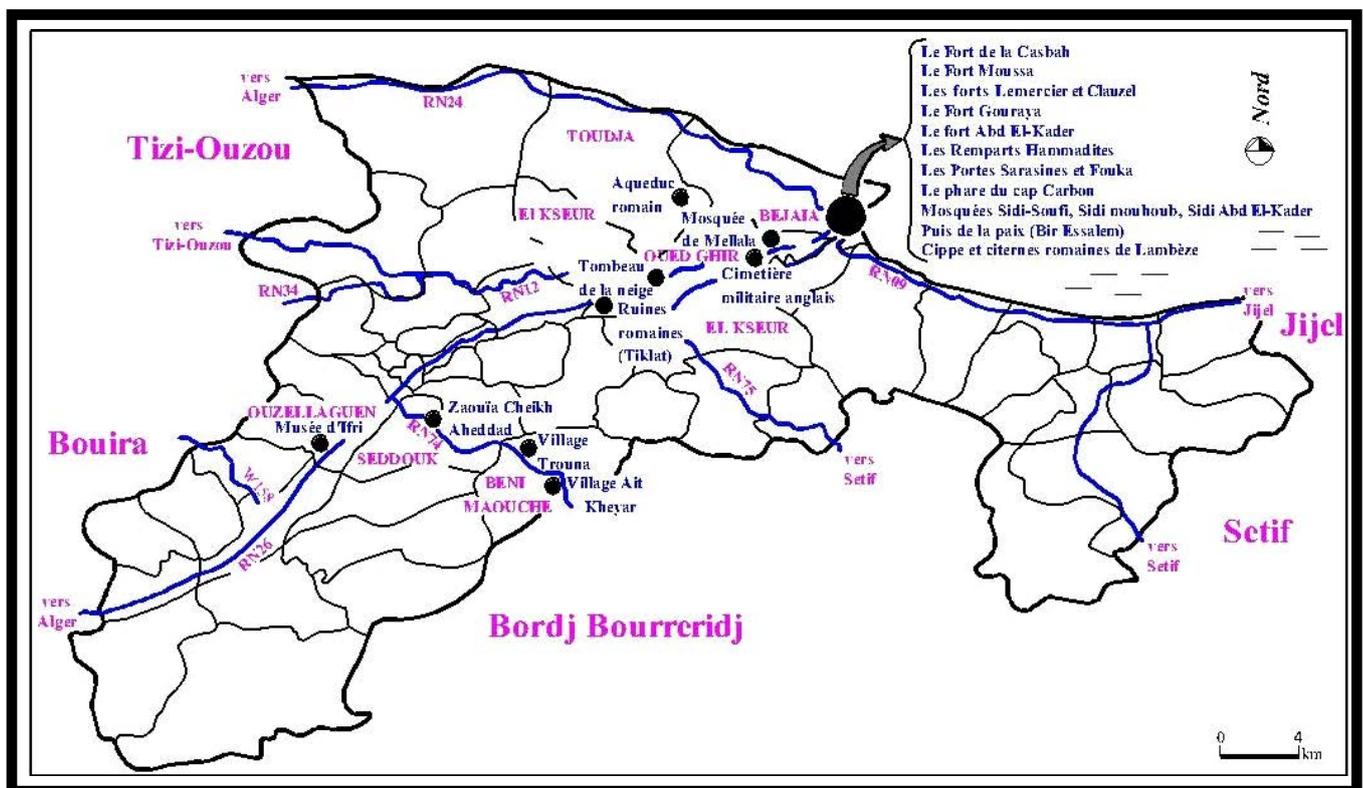
Fig. 52 : Plage de Melbou dans la commune de Bejaia avec en arrière-plan l'île de Pisan.

D'autre part, nous constatons l'accessibilité favorable aux sites en question par leur liaison au réseau routier national (RN 09, 12, 26 et 34), au moins au chemin de Wilaya concernant le col des Chênes de Chellata (CW 158). En plus de la proximité de certains sites, en particulier ceux de la partie Est, cet état de fait facilite la liaison des éléments naturels les plus importants avec l'agglomération chef-lieu et permettra ainsi de drainer un certain flux de

touristes vers cette celle-ci. L'offre culturelle peut être ainsi subordonnée à l'offre en tourisme naturel existante. Ainsi, il y a lieu de définir cette offre culturelle et d'en montrer les aspects.

1.2. L'offre touristique culturelle

La carte 39 établit clairement la prédominance de la ville de Bejaia et ses environs immédiats en matière d'offre culturelle touristique. Avec ses 10 sites historiques les plus connus, elle englobe la moitié de toute la wilaya. En fait, il apparaît que la ville de Bejaia et sa région est le seul site qui allie potentialités naturelles et découverte culturelle.



Carte 39 : Les potentialités culturelles touristiques de Bejaia (écrit en bleu).

Source : Direction générale de la programmation et suivi budgétaire de la wilaya de Bejaia (2011), la direction du tourisme et de l'artisanat, 2014, et Bejaia et sa région, le guide, 2006.



Fig. 53 : Les ruines de l'aqueduc romain dont la végétation marque l'abandon.



Fig. 54 : La mosquée historique de Mellala.



Fig. 55 : Image du village kabyle bien intégré. « Ath Khiar » de la commune de Beni Maouche.

La région d'El Kseur se place en deuxième position avec 3 sites, la mosquée de Mellala où s'est déroulée l'historique rencontre entre Ibn Toumert et son disciple Almohad Abd El-moumen qui deviendrait son lieutenant dans l'édification de la dynastie almohade du Maghreb, le Tombeau de Neige dans la région de Taourirt Ighil qui évoque la mémoire des 300 soldats de la colonne du général Bousquet (sur 1200 hommes), tous morts en février 1852 lors d'une forte tempête de neige alors qu'ils étaient au front contre les troupes de Cherif Boubeghla, et les ruines romaines de Tiklat, qui est une ancienne appellation d'El Kseur représentant une colonie de vétérans de la légion romaine.

Située à 30 km au Sud-ouest de Bejaia, la commune de Beni Maouche, est la troisième polarité relevant de la culture touristique. Elle est dotée particulièrement de deux sites représentant deux villages kabyles complètement intégrés dans leur environnement naturel. Ils ont gardé à nos jours en parfait état les formes architecturales et urbaines des villages kabyles d'antan, véhiculant du fait le savoir-faire ancestral dans le domaine de la construction et de l'organisation de l'espace kabyle. Ils représentent de véritables musées à ciel ouvert.

Les communes d'Ouzellaguen, de Seddouk, de Toudja et d'Oued Ghir comportent chacune une polarité les plaçant au troisième rang. Respectivement nous trouvons le musée d'Ifri qui représente la maison où s'est déroulé le congrès de la Soummam le 20 Août 1956 qui redéfinissait les fondements de l'action militaire du pays et lui redonnait un nouveau souffle, la Zaouïa du cheikh Aheddad située au village natal de cette figure emblématique à l'origine, avec El Mokrani, de l'insurrection de 1871, un aqueduc romain et le cimetière anglais où sont enterrés 213 soldats écossais et anglais qui ont participé au débarquement des alliés en 1942.

Force est de constater que la richesse historique de la wilaya de Bejaia se répartit sous une forme plutôt concentrée, au contraire des potentialités naturelles qui semblent plus dispersées. Elles concernent notamment la région centre au relief pratiquement plat entre des points culminants à haute altitude, ce qui semble s'expliquer par la présence de la vallée de la Soummam et par le besoin de défense.

La carte montre aussi le même degré d'accessibilité comparativement aux sites naturels, les routes nationales 12, 26 et 74 desservent l'ensemble des sites mis à part les restes de l'aqueduc romain que l'on atteint par le chemin de wilaya 34. L'accessibilité est un atout dans le cadre des deux formes de tourisme, mais la qualité d'accès demeure un handicap car

des pans entiers de routes sont défectueux et dangereux. La réfection du réseau routier est le premier pas majeur qui permettra de valoriser la forme touristique puisant de l'histoire et de la culture locale sa matière première et sa dynamique, en mettant en place un réseau propre reliant les polarités naturelles aux éléments historiques de la région. Pour ensuite se consacrer à la restauration et à la mise en valeur de ces derniers et devenir supports viables de l'activité en question.

1.3. La prédominance de Bejaia

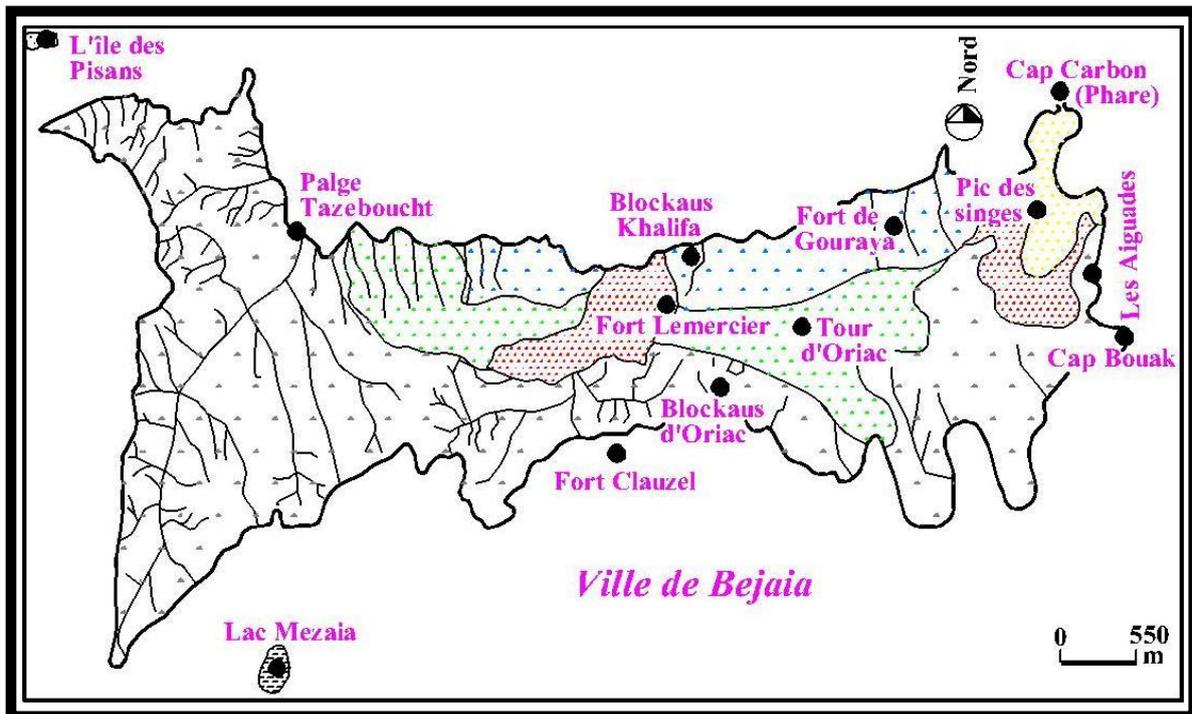
L'agglomération de Bejaia est dotée de 10 sites urbains et naturels classés comme patrimoine national sur les 16 accommodés dont dispose toute la Wilaya (tableau 03). Mais cette liste est loin d'être exhaustive au regard d'un nombre important de sites et monuments non pris en compte dans ce classement. La place Gueydon, la place Philippe (ou la place Sidi Soufi), les quartiers précoloniaux (Bab El-Louz, Keramane), le cap Carbon, les Aiguades, les forts (Clauzel, Lemercier, etc.), et encore d'autres ne sont malheureusement pas cités dans la nomenclature des sites à mettre en valeur. Sans protection valorisante, ils se trouvent exposés à de multiples formes de dégradation (ruine, déchets, graffitis, pollution, etc.) Ils sont du coup à considérer dans le cadre d'un potentiel latent à mettre en projet afin d'assurer une valeur ajoutée sûre dans un cadre touristique plus élargi dans le domaine culturel.

Catégorie Monuments	Périodes historiques				
	Antique	Médiévale	Espagnole	Turque	Française
Reste de l'enceinte		●			
Casbah		●			
Porte de la mer		●			
Porte Fouka		●			
Kouba de Sidi Touati		●			
Fort Moussa (Barral)			●		
Réserve romaine	●				
Cippe romain	●				
Mosquée de la Casbah		●			
Minaret de Sidi Soufi		●			
Sites naturels	Corniche de Bejaia		Le parc Gouraya		Bois sacré

Tableau 03 : Partie du tableau de classification des sites et monuments historiques extraite et reprise du programme d'actions prioritaires du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, 2004.

Par ailleurs, deux entités se distinguent par leur richesse en histoire et en sites naturels, en l'occurrence le parc national de Gouraya et la partie basse du noyau historique. Le Djebel Gouraya est une zone très peu urbanisée, instituée par décret datant de 1983 en tant que parc

national à vocation touristique. S'étalant sur une superficie de 2080 hectares, cette zone réunit l'ensemble des sites naturels dotés d'une haute valeur paysagère, tels que le mont Gouraya, le cap Carbon, les Aiguades, le pic des Singes, et le site sauvage de la côte ouest. Elle englobe également une bande de la partie nord de l'agglomération, ainsi que le lac Mezzai situé à la jonction du boulevard Krim Belkacem avec la rue Hassiba ben Bouali, qui se trouve ainsi isolé en enclave dans l'agglomération urbaine (carte 40).



Carte 40 : Plan global du parc national de Gouraya.
 Source : Centre d'information du parc national du Gouraya.

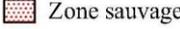
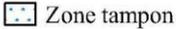
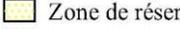
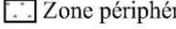
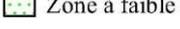
	Zone sauvage		Zone tampon
	Zone de réserve intégrale		Zone périphérique
	Zone à faible croissance		



Fig. 56 : Le cap Carbon, une pointe du mont Gouraya se prolongeant sur 700 m à l'intérieur de la mer.



Fig. 57 : Le cap Bouak et la baie des Aiguades comprise entre le cap Carbon et ce dernier.



Fig. 58 : Vue plongeante vers la ville et la mer depuis le mont Gouraya.

En outre, une grande densité de monuments historiques caractérise le parc national de Gouraya. Il contient en fait 15 éléments historiques et vestiges des périodes phénicienne, romaine, médiévale et française : tombeau phénicien à proximité de la place du comptoir, reste de muraille romaine, phare hammadide du cap Carbon, muraille hammadide, mosquée de Sidi Yahia, forts militaires français, etc. Tel un livre ouvert, en plus de ses éléments naturels pittoresques, le parc offre une lecture des différentes périodes et civilisations ayant marqué toute la région de Bejaia, constituant un potentiel culturel majeur.

Or, ces espaces culturels sont localisés en ordre dispersé dans l'environnement naturel du parc, dont la faible accessibilité accentue l'isolement (carte 41). Le manque de liaison entre ces monuments, à l'exception du fort Gouraya, ainsi qu'un plan d'aménagement conçu pour la seule protection des espaces naturels, représentent des obstacles à l'émergence d'un pôle culturel. En témoigne l'état de dégradation très avancé et d'abandon dont souffrent ces sites.

Carte 41 : Plan d'aménagement de la partie la plus importante du parc montrant le manque de liaison entre ses éléments et des parcours se prolongeant en chemins de crêtes très dangereux.

Source : Office nationale du tourisme, 2011.

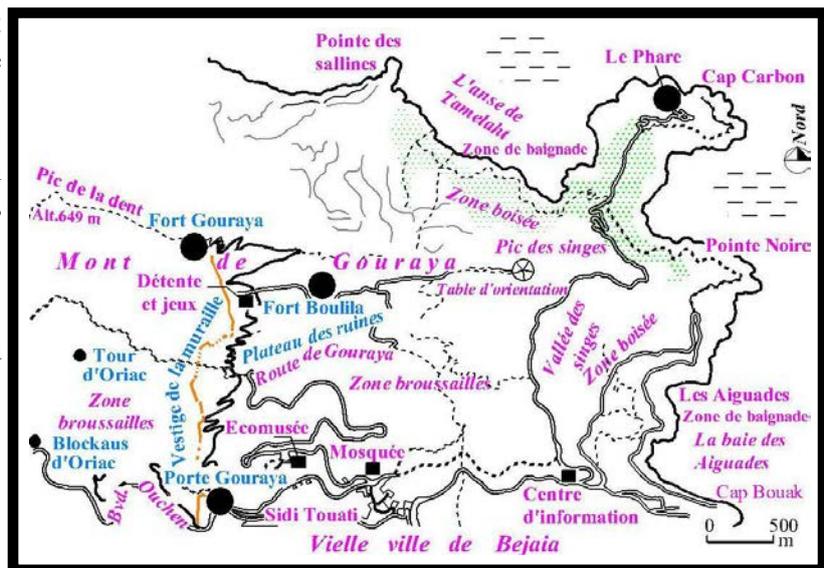


Fig. 59 : Vue sur fort de Gouraya, qui faisait partie du système de fortification hammadide.



Fig. 60 : Vestige du rempart hammadide.



Fig. 61 : Partie supérieure de la tour Damous, ancien moulin hammadide à l'emplacement duquel est édifié le fort Clauzel.

A l'image de pans entiers de la vieille ville, un grand nombre de monuments et sites à grande valeur historique du parc menacent aujourd'hui ruine, d'où l'urgence de la mise en application des études de restauration des monuments historiques, du plan de protection et de mise en valeur des sites archéologiques (PPMVSA), du plan général d'aménagement du parc culturel (PGAPC) et du plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés ou PPSMVSS.

Ces instruments de mise en œuvre ont été instaurés par la loi 98-04 de juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel et ont pour mission le classement, l'inscription sur l'inventaire supplémentaire et la délimitation des secteurs sauvegardés et leur protection. Ils représentent en effet une révolution dans le domaine culturel car la seule loi régissant le secteur en question depuis 1967, l'ordonnance 67-281, avait pour seul objet les fouilles et les sites et monuments archéologiques et naturels.

Le problème ne réside pas donc dans l'inexistence des instruments ou d'une volonté de sauvegarde mais dans les réticences affichées par les autorités vis-à-vis de nombreux secteurs et monuments historiques véhiculant une mémoire culturelle autre que celle institutionnalisée pour la société algérienne, la culture arabo-musulmane. Mais aussi une mémoire évoquant le passé colonial et douloureux de celle-ci.

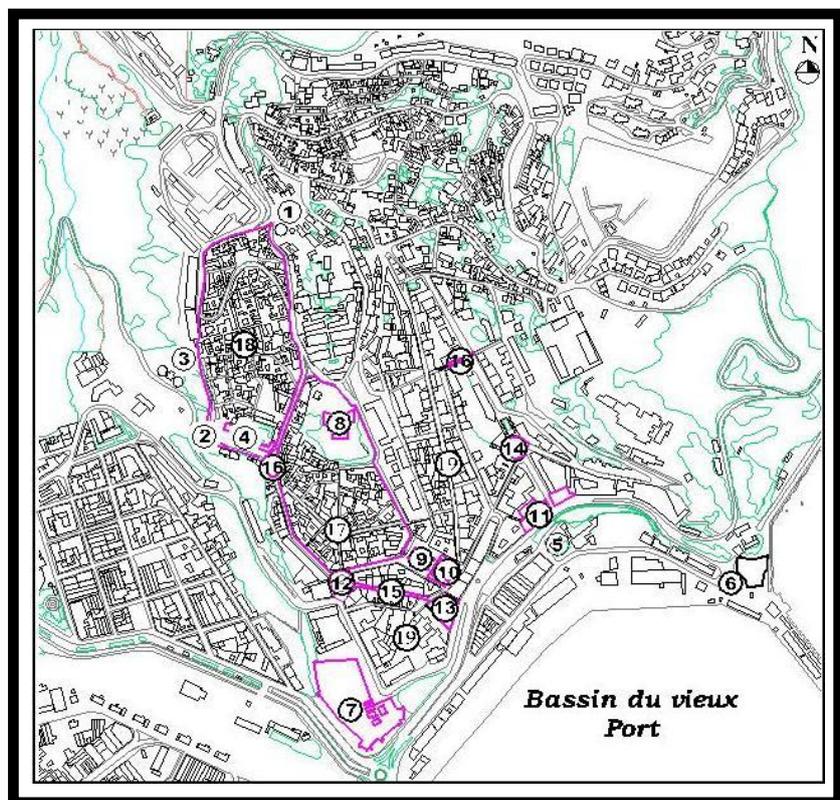
Cet état de fait n'est pas seulement dû à l'inefficacité d'une prise en charge par une politique de protection objective, mais c'est aussi une situation qui traduit le manque de coordination entre les différents intervenants dans les actions d'aménagement global du parc. La difficulté majeure est cette appartenance divergente : les sites historiques sont liés aux services du ministère de la culture, alors que le parc dans sa globalité est sous la tutelle du ministère de l'agriculture. Il semble nécessaire d'établir un dialogue permanent entre ces deux instances pour pouvoir intégrer les éléments naturels du parc dans la composante culturelle du site qui permet le jumelage des randonnées naturelles avec la découverte culturelle.

L'unification et l'intégration des acteurs d'interventions sous une même commission est la première démarche à même de garantir la constitution d'un plan de fonctionnement en collaboration avec les instruments de protection et de mise en valeur des sites historiques et culturels. Il s'agira par la suite de faire sortir ces derniers de leur état d'isolement en permettant une liaison horizontale entre eux et transversale avec la ville au moyen de téléphériques et de nouvelles voies d'accès. Des activités d'accompagnement telles que

restaurants, cafétérias et musées que pourraient abriter certains monuments (le fort Clauzel), sont à prévoir afin de garder le climat d’ambiance du fait de l’animation touristique.

La seconde polarité culturelle se manifeste au niveau des quartiers les plus anciens de Bâb El-Louz et Keramane, ainsi que du centre-ville de l’époque française. Il s’agit de la partie située entre l’hôpital Frantz Fanon et le front de mer (carte 42). Deux entités se distinguent par leur singularité architecturale et urbaine. Tandis que les quartiers traditionnels reflètent l’image et les valeurs de la société locale avec l’architecture mauresque et une trame viaire de forme organique, l’entité française caractérise la domination militaire avec l’installation des administrations de contrôle et les sièges de casernes et prisons, que supporte une trame régulière en damier et une architecture européenne.

- ① Citernes romaines
- ② La porte Fouka
- ③ Vestige de la muraille
- ④ Mosquée Sidi Soufi
- ⑤ Bab E l Bahr (porte Sarrasine)
- ⑥ FORT Abd El-Kader
- ⑦ La Casbah
- ⑧ Fort (Bordj) Moussa
- ⑨ La mosquée Sidi El-Mouhoub
- ⑩ La place Lulumba
- ⑪ La place de la Marine
- ⑫ La place de l’Arsenale
- ⑬ la place de Gueydon
- ⑭ Place Frères Bouchafa
- ⑮ La rue piétonne (Ben M’hidi)
- ⑯ La place de la république (Ex. place Phillipe)
- ⑰ Le quartier juif (Keramane)
- ⑱ Le quartier Beb El-louze
- ⑲ Le quartier français



Carte 42 : Localisation des sites et monuments historiques de la vieille ville de Bejaia (délimitations en magenta).

Source : Extrait du plan de l’APC de Bejaia.

Non seulement des éléments ponctuels caractérisent cette composante historique mais c’est tout le tissu urbain dans son hétérogénéité qui suscite l’intérêt pour le tourisme culturel et même pour la reconnaissance locale d’une histoire riche en témoignages de civilisations diverses. La porte de la mer ou porte Sarrasine et les citernes d’époque romaine, la porte

Fouka qui représente un monument hammadide classé patrimoine national, la mosquée Sidi Soufi site religieux de la même époque également classé dans la liste du patrimoine national, la Casbah construite par les espagnoles au XVIe siècle à l'emplacement de la citadelle hammadide, les places, les boulevards, les édifices militaires et administratifs d'époque française, et encore d'autres monuments et sites, sont autant de polarités plus ou moins reliées évoluant dans cet espace global à vocation culturelle qui est actuellement la vieille ville.



Fig.62 : La Casbah, ancienne citadelle hammadide (1157) contenant la mosquée ayant servi de faculté à Ibn Khaldoun pour ses cours de philosophie.



Fig.63 : Le fort Abd El-Kader du nom du plus célèbre religieux de la ville, appelé Hisn Bahr par les Hammadides et fort Végélète par les Français. Construit par le Hammadide El Nacer (1067-68) dans la partie du rempart dominant la mer.



Fig.64 : Le Bordj Moussa, construits par les espagnoles au XVe siècle à l'emplacement du célèbre palais hammadite, la perle (Kasr El-Loula), devenu depuis 1902 musée en ornithologie puis musée de la circonscription archéologique depuis 1989.



Fig.65 : La mosquée Sidi Soufi, avec ses ornements mauresques, la plus ancienne mosquée de l'époque hammadide sur laquelle donnait la porte El-Fouka, dont le promontoire servait au roi El-Mansour de lieu de guet des caravanes venant de la Soummam.



Fig.66 : La place 1^{er} Novembre (ex. place de Gueydon du nom de l'amiral gouverneur d'Algérie en 1871-73), construite à l'emplacement d'un ancien temple, sur un dénivelé de 20 m la faisant ouvrir tel un balcon au paysage maritime.



Fig.67 : La place Lumumba, jouxtant la place de Gueydon, surplombée par la mosquée Sidi El-Mouhoub. Elle contient la statue en bronze du président portugais Teixeira qui a vécu un moment à Bejaia.

Il s'agit aujourd'hui de valoriser cette polarité existante qui peine à émerger du fait de la centralisation des actions de sauvegarde induisant lenteur et méconnaissance vis-à-vis de l'ensemble du patrimoine par les institutions nationales. L'essor d'une attractivité touristique sur la base d'un environnement urbain culturel semble freiné par la limitation des actions de classement et de sauvegarde à des éléments précis (la mosquée de la Casbah, la mosquée de Sidi Soufi, le fort Moussa transformé en musée), en s'inspirant de la législation française de 1925 se rapportant à la protection des monuments d'Algérie, reconduite par la loi de 62-157 du décembre 1962 et l'ordonnance 67-281 du décembre 1967.

Un changement a été opéré depuis la promulgation d'une nouvelle loi en 1998 élargissant le champ d'intervention de protection vers les abords des monuments sauvegardés et des sites culturels. Mais elle délaisse une part entière du patrimoine que forme tout l'ensemble urbain historique, (les quartiers Hammadides Bab El-Louze, Keramane, Acherchour, la Casbah, et l'ensemble du noyau français).

A ce jour, des dossiers de classement de nombreux sites ont été élaborés et des plans d'aménagement et de sauvegarde ont été conçus par les acteurs locaux de la direction de la culture et de la municipalité, mais aucun de ces plans n'a été approuvé par la tutelle (ministère de la culture au niveau d'Alger), ni aucune action n'a été entreprise pour sauver ces entités en dégradation continue et instaurer du coup le cadre culturel propre à la découverte touristique.

La sauvegarde de ces deux polarités en tant que potentiel à haute valeur culturelle constitue un premier pas vers la valorisation de l'option touristique de développement. Jumelée à une offre en équipements de culture, de loisirs et de tourisme adéquats, elle permettra à la ville de Bejaia de conforter sa vocation et sa position de portail aussi ouvert sur le plan culturel aux flux touristiques nationaux et méditerranéens.

II. Capacité d'accueil et fonction touristique :

II.1. Dans l'ensemble de la wilaya :

Comme cela a été démontré au troisième chapitre, l'offre touristique peut être appréciée par le taux de fonction touristique, c'est-à-dire le rapport du nombre des touristes pouvant être accueillis au nombre des résidents permanents. Cela nous mène à localiser les zones de polarité touristique présentant les plus hauts taux de présence des infrastructures

touristiques (établissements hôteliers, résidences secondaires, centres de vacances et de loisirs, location chez l'habitant, auberges et campings), comptabilisées en fonction de leurs capacités d'accueil.

Les données sur les structures d'hébergement de l'ensemble de la wilaya de Bejaia indiquent en 2011 un total de 127 établissements (tableau 04), traduisant une capacité d'accueil globale de 22208 lits (Direction du Tourisme et de l'Artisanat de la Wilaya de Bejaia). Ainsi, la polarité touristique de Bejaia reste relative pour une région reconnue comme l'une des bases touristiques du pays puisque le total de ses établissements hôteliers n'excède pas les 6 % du nombre d'hôtels à l'échelle nationale (1184). Ceci est encore plus vrai en ce qui concerne sa capacité en lits d'hôtel avec un taux très faible de 4,35 % (4040 lits sur un patrimoine hôtelier national de 92 737 lits), (Recensement Economique National, 2011).

Catégorie	Nombre de structures	Capacité en lits	Taux d'offre en catégorie (%)
Camping	49	14992	67,50
Etablissement hôtelier	70 dont 11 classés	4040	18,20
Village touristique	03	2236	10,07
Auberge	02	600	2,70
Camps de jeunes	06	340	1,53
Total	127	22208	100

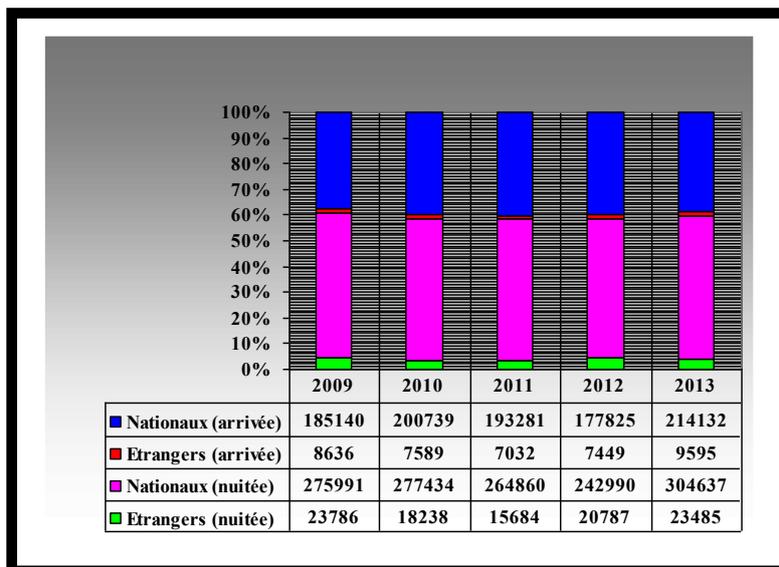
Tableau 04 : Etat des établissements d'accueil et d'hébergement de la wilaya de Bejaia.
Source : Direction générale de la programmation et suivi budgétaire de la wilaya de Bejaia (2011) et la direction du tourisme et de l'artisanat, 2014.

En conséquence, ce secteur a enregistré une part de marché en deçà de son potentiel attractif, un taux équivalant à 4, 83 % du marché national du tourisme relevant de l'activité des résidents nationaux. Aussi, le manque d'infrastructures d'accueil, et les modestes qualités de leurs prestations peuvent justifier le taux très faible en arrivée et nuitée des étrangers équivalant respectivement à 3.63 % et 1,85 % du marché national (recensement économique national, 2011), affaiblissant ainsi la polarité de Bejaia (Graphe 06).

Cependant, c'est le secteur balnéaire qui a connu les plus importants taux de fréquentations. Celles-ci sont assurées essentiellement par les campings, les villages de vacances situés à proximité des plages, et à moindre effet par 21 hôtels balnéaires totalisant

1666 lits. Sur ce plan, Bejaia est par excellence un pôle attractif à l'échelle nationale. Exploiter une telle dynamique est un enjeu décisif pour le développement touristique de la ville concernant l'objet de notre étude, le tourisme urbain. Car il s'agit d'un réservoir potentiel pour le fonctionnement touristique de la ville elle-même, et du coup de toute la région bejaoui.

Graphe 06 : Evolution du flux touristique de la wilaya de Bejaia entre 2009 et 2013.



Source : Direction du tourisme et de l'artisanat de Bejaia, 2013.

Après une baisse de la fréquentation engendrée par le contexte national défavorable des années 90, le secteur du tourisme de la wilaya de Bejaia a renoué avec la dynamique de ses flux que représentent les estivants depuis le milieu des années 2000. Or les infrastructures disponibles peinent à satisfaire les besoins grandissants des milliers d'estivants fréquentant les plages d'un littoral de 100 km de longueur. Les cas des baigneurs dormant à la belle étoile semblent très fréquents, en dépit de la diversification de l'offre d'accueil.

En fait, cinq typologies existent dans la catégorie du tourisme balnéaire. Les établissements hôteliers, les campings, les maisons de jeunes, les auberges, les villages touristiques, et enfin les camps de toile appelés aussi les villages de vacances, sont les formes variées d'hébergement construites et gérées par les entreprises publiques, à l'exception des établissements hôteliers dont deux seulement sont du droit public, l'hôtel le Hammadite sis à Tichy (15 km à l'Est de Bejaia) et El-Djorf Eddahabi à Melbou (commune limitrophe avec Jijel). Force est de constater l'inexistence des résidences touristiques, des centres de séjour, et des centres de vacances et de loisirs. Ainsi, le manque en structures touristiques a favorisé l'option de location d'appartement que proposent des particuliers pour une durée déterminée, et cela ne concerne pas encore la location chez l'habitant.

La typologie la plus récente est celle des villages touristiques. Ils forment des ensembles de villas, de bungalow, d'appartements, d'hôtels et des annexes nécessaires à la détente et aux loisirs, en particulier pendant les périodes des vacances (Figure 68). Bejaia dispose de trois villages du genre, le « Capritour » dans la commune de Boukhelifa contenant 750 villas et 3 appartements, le village des « Amandiers » construit sous initiative privée dans la station balnéaire de Tichy (60 lits), et le village de « Saket » situé sur la côte ouest de la commune Bejaia avec 100 villas, 205 Bungalow et 1 hôtel (Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, 2005).

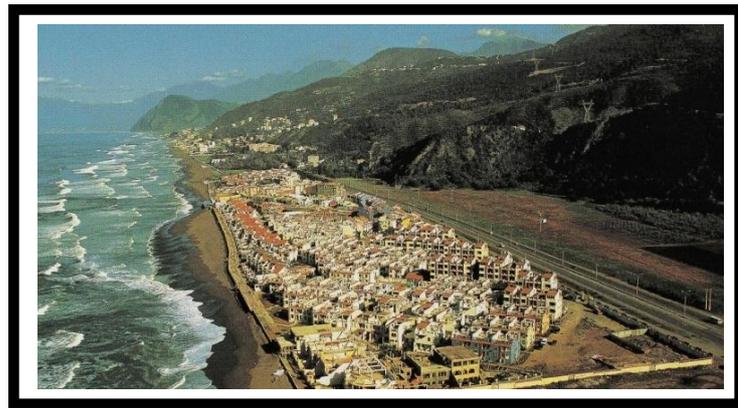
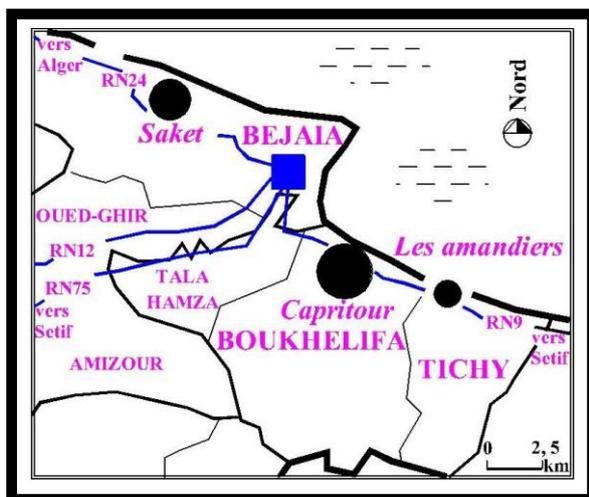


Fig. 68 : Village de vacances Capritour.

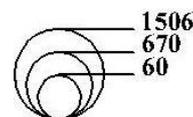
Source : Yann Arthus-Bertrand et Marc Côte, 2009.

Capritour est la plus importante offre touristique avec 70 % concernant cette typologie plaçant du coup Boukhelifa au premier rang en dépit de son importance touristique moindre face aux communes de Bejaia et de Tichy (carte 43).



Carte 43 : Tendence à l'occupation du littoral par les villages touristiques, une typologie propre au tourisme balnéaire, et ici accessible directement par les routes nationales (N°9 et 24).

Source : Le guide des sites touristiques de Bejaia, 2011.



Dotation des communes en villages touristiques / Nombre de lits.

Typologie privilégiée des estivants, notamment des familles, les villages touristiques sont à mi-chemin entre la résidence et le complexe touristique et implantés sur le littoral, ils sont spécifiquement destinés au tourisme balnéaire. Ils affichent complets dès le début de la saison estivale, loués par la clientèle riche. Leur forme d'aménagement en espaces clos entourés de murs de clôture et en liaison directe avec les plages, est une option encourageante pour les familles qui recherchent généralement ce genre de cadre délimité et sécurisé.

Mais sur le plan urbain cela pose le problème d'intégration et de participation dynamique dans la structuration et l'animation de l'environnement immédiat. Ils apparaissent telles des entités closes coupées de leur environnement, et semblent fonctionner d'une manière tout à fait autonome. C'est cette forme particulièrement fermée qui empêche les villages touristiques de constituer des pôles de développement à l'image du village Saket implantés depuis 2006 dans un environnement isolé, presque vierge et resté la seule construction de la zone aménagée jusqu'à nos jours.

L'autre typologie d'hébergement consiste en camps de toile. Ils représentent la plus importante capacité d'accueil équivalente à 14992 lits, donc 67,50 % du total d'hébergement de la wilaya (tableau 05). Le plus souvent, il s'agit de campings exploités par des entreprises ou des organismes d'Etat aux fins de leurs colonies de vacances. Mais aussi, ils sont loués à une clientèle particulièrement demandeuse en matière de prestations touristiques. C'est ainsi que ces campings se trouvent partiellement exploités et d'une manière variée d'une année à une autre. En 2013, 30 seulement sur les 49 existants ont été utilisés sous cette forme de camps de vacances par des entreprises telle que Sonatrach, Sonelgas, Naftal, APC, etc.

Commune	Nombre de camps	Capacité en lits	Part de l'ensemble (%)
Aokas	13	4752	39,79
Boukhelifa	05	2976	24,92
Souk El-Thenine	03	1849	15,48
Melbou	03	1190	9,96
Tichy	04	635	5,32
Bejaia	02	540	4,52
Total	30	11942	100,00

Tableau 05 : Répartition des camps de toile exploités pendant la saison estivale de 2013.

Source : Direction du tourisme et de l'artisanat de la wilaya, Interprétation des données, camps exploités en 2013.

Tel qu'indiqué sur le tableau 03, leur localisation répond dans une grande mesure au besoin de baignade au regard de l'implantation d'un grand nombre au niveau des plages, sinon les campings dans leur totalité appartiennent aux communes du littoral. La commune de Bejaia occupe la dernière place sur cette offre car faiblement dotée en espaces de baignade et aucune commune de l'intérieur n'est dotée de campings.

Il apparaît aussi que ces camps de toile constituent la forme d'aménagement des zones d'extensions touristique (ZET) dont malheureusement le seul critère d'appréciation fonctionnelle est en seul rapport au nombre de baigneurs (ZET à 15000 baigneurs de Boukhelifa, ZET à 7500 baigneurs à Boulimat, etc.). Ces zones délimitées depuis 1995 par l'instrument d'urbanisme des communes (PDAU), se trouvent aujourd'hui pour la plupart envahies par des constructions privées. Ce qui rend faible leur capacité à exprimer des polarités touristiques pour les diverses activités du secteur.

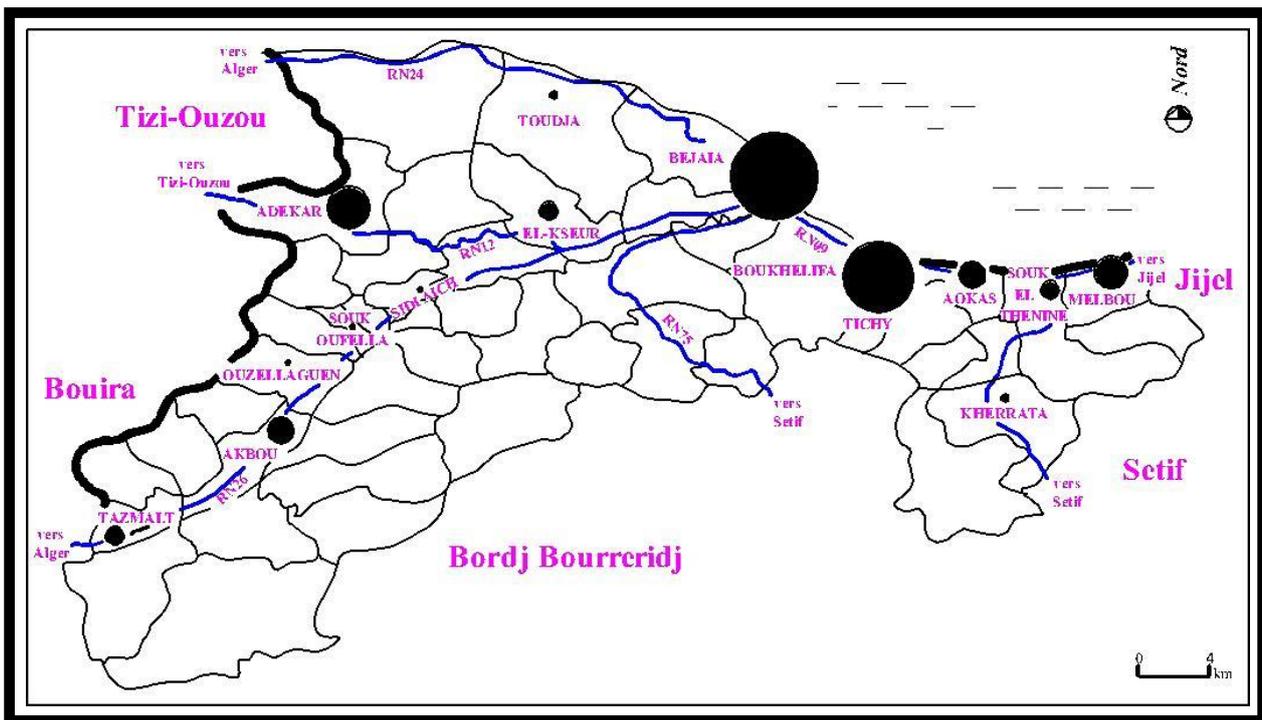
Sur le plan de l'offre hôtelière, mis à part la commune d'Adekar située à 40 km à l'Ouest de la ville de Bejaia, les communes du littoral concentrent l'essentiel de l'offre touristique en matière d'infrastructures d'hôtellerie (tableau 06 et carte 44). Nous constatons de même que les 11 hôtels classés, représentant une attraction supérieure, sont localisés au niveau des communes littorales de Bejaia, Tichy et Melbou, ce qui confirme davantage le caractère balnéaire du tourisme bejaoui.

Hôtels classés									
Commune	Public			Privé			Total		
	Nombre d'hôtels	Nombre de chambre	Nombre de lits	Nombre d'hôtels	Nombre de chambre	Nombre de lits	Nombre d'hôtels	Nombre de chambre	Nombre de lits
BEJAIA	/	/	/	07	261	519	07	261	519
TICHY	01	142	267	02	76	160	03	218	427
MELBOU	01	80	313	/	/	/	01	80	313
T O T A L	02	222	580	09	337	679	11	559	1 259
Hôtels non classés									
BEJAIA				19	597	1009	19	597	1009
TICHY				08	287	591	08	287	591
AOKAS				03	84	153	03	84	153
S. EL TENINE				01	36	64	01	36	64
MELBOU				03	47	61	03	47	61
KHERRATA				02	20	38	02	20	38
AKBOU				03	84	145	03	84	145
TAZMALT		//		03	37	67	03	37	67
OUZELLAGUEN				01	12	16	01	12	16
EL KSEUR				03	40	68	03	40	68
TOUDJA				01	24	48	01	24	48
ADEKAR				10	245	487	20	245	487
SOUK OUFELLA				01	09	18	01	09	18
SIDI AICH				01	08	16	01	08	16
TOTAL	0	0	0	69	1530	2781	69	1530	2781
TOTAL HOTELS							80	2089	4040

Tableau 06 : Etat de l'offre hôtelière de la Wilaya de Bejaia.

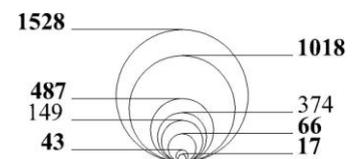
Source : Direction générale de la programmation et du suivi budgétaire de la wilaya de Bejaia, 2011.

Relativement à sa wilaya, la commune de Bejaia concentre un tiers des établissements hôteliers avec 26 hôtels sur les 80 que compte la wilaya (32,50%) de même que sa capacité d'hébergement occupe la première place avec 37,82 % des capacités totales. La commune balnéaire de Tichy vient en seconde position (25,20 %), suivie en troisième position par la commune d'Adekar (12,05 %), qui ne relève pas cependant des communes du littoral, mais qui est caractérisée par la présence dans ses villages proches de deux stations thermales que fréquente un nombre important de touristes nationaux. Puis, les communes du littoral s'ensuivent dans les positions suivantes à l'exception d'Akbou qui dépasse Souk El-Thenine.



Carte 44 : Répartition de l'offre hôtelière en fonction des capacités d'ébergement.

Source : Le guide des sites touristiques de Bejaia, 2011.

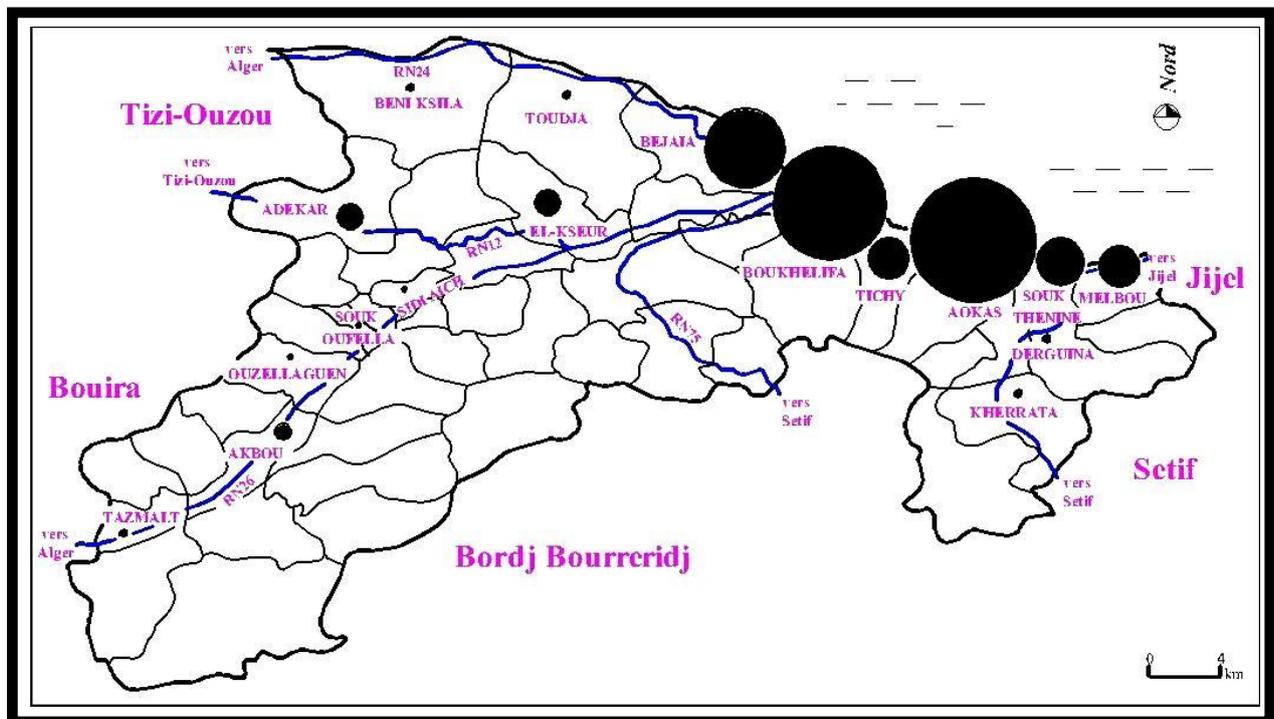


II.2. Offre hôtelière et répartition de la fonction touristique à Bejaia

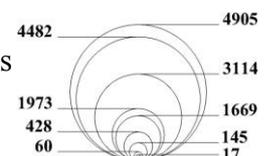
Ainsi en matière d'offre hôtelière, Bejaia apparaît comme un pôle touristique majeur pour toute sa région. Cet état de fait lui confère une qualité de service supérieure d'autant plus qu'elle concentre 7 hôtels classés sur les 11 que contient toute la wilaya. Nous constatons la proximité de deux polarités balnéaires très importantes à savoir Tichy (15 km) et Boukhelifa se trouvant sur la zone d'extension immédiate de l'agglomération et qui concentrent une

grande part de l'offre touristique (32,36%), une donnée qui peut contribuer au fonctionnement du tourisme urbain sous réserve de mettre en œuvre la politique de reconquête des espaces historiques et de restructuration de ses récentes entités urbaines vastes et désordonnées.

Le cas de la commune de Bejaia confirme une fois de plus la forte tendance de l'activité touristique vers la forme balnéaire car l'offre touristique globale montre que Bejaia en dépit de son statut d'agglomération principale occupe la troisième position (16,18%), dépassée par les communes par excellence balnéaires d'Aokas (25, 62%) et de Tichy (23,41%). Force est de constater que les communes du littoral (Aokas, Boukhelifa, Souk El-Thenine, Tichy et Melbou concentrent 76,44 % des capacités touristiques de la wilaya, alors que l'offre totale de toutes les communes d'intérieurs est équivalente au tiers de commune d'Aokas (7,37 %) (carte 45).



Carte 45 : L'offre touristique globale par commune en rapport au nombre de lits
 Source : Le guide des sites touristiques de Bejaia, 2011.



Ainsi, l'offre touristique dans le domaine culturel apparaît telle une option qui a son long chemin à faire. La wilaya par la direction de la culture compte bien lancer ce projet de découverte des sites historiques de Bejaia (le mont Yemma Gouraya, le village du congrès de la Soummam du 20 août 1956, les vestiges préhistoriques et romains, les mosquées et les forts appartenant à l'époque des Hammadides, la Casbah, etc.), ce qui engendrera une plus forte

attractivité de l'agglomération de Bejaia envers les flux touristiques des estivants du fait qu'elle est dotée de l'essentiel des éléments historiques ayant marqué la mémoire locale.

En effet, les 23 établissements hôteliers sur les 26 que compte de l'agglomération principale de la wilaya de Bejaia, sont des hôtes urbains. Bien que cela demeure insuffisant, cette dominance de l'hôtellerie de type urbain peut constituer un substrat à la promotion d'un tourisme de la culture urbaine, car la proximité aux circuits de promenade et de découverte demeure un facteur des plus déterminants dans la réussite d'une telle approche du tourisme.

Et, seulement 7 hôtels sont classés avec une capacité totale de 519 lits dont le plus important, le « Royal », ne peut accueillir la capacité d'un avion (122 lits). Hormis les hôtels classés, nous nous confrontons au manque de données concernant la capacité d'accueil de chacun des 16 hôtels restants, bien qu'ils assurent la réception de l'essentiel du flux touristique. Nous tablons pour le calcul des taux de fonction touristique des entités de la ville, sur une moyenne de 60 lits par hôtel non classé. La capacité globale de l'agglomération de Bejaia est équivalente à 1528 lits selon la direction de la programmation et du suivi budgétaire. Pour comparaison, le calcul sur la base de 60 lits/ hôtel donnera une valeur assez proche (1539 lits).

Ainsi, si nous ajoutons la capacité de l'auberge de jeunes (300 lits), nous obtenons le taux global de fonction touristique entre le nombre des touristes pouvant être accueillis et le nombre total des résidents permanents équivalent à 1,05 %. Une mise en tourisme est une option difficile en tenant compte de ce taux assez faible. D'autant plus que des hôtels, des espaces de shopping ou des restaurants de haut standing n'existent pas. Le calcul ne prend pas en considération le village touristique du Saket et les camps de jeunes, implantés à proximité des plages et en dehors de l'agglomération (5 – 15 km).

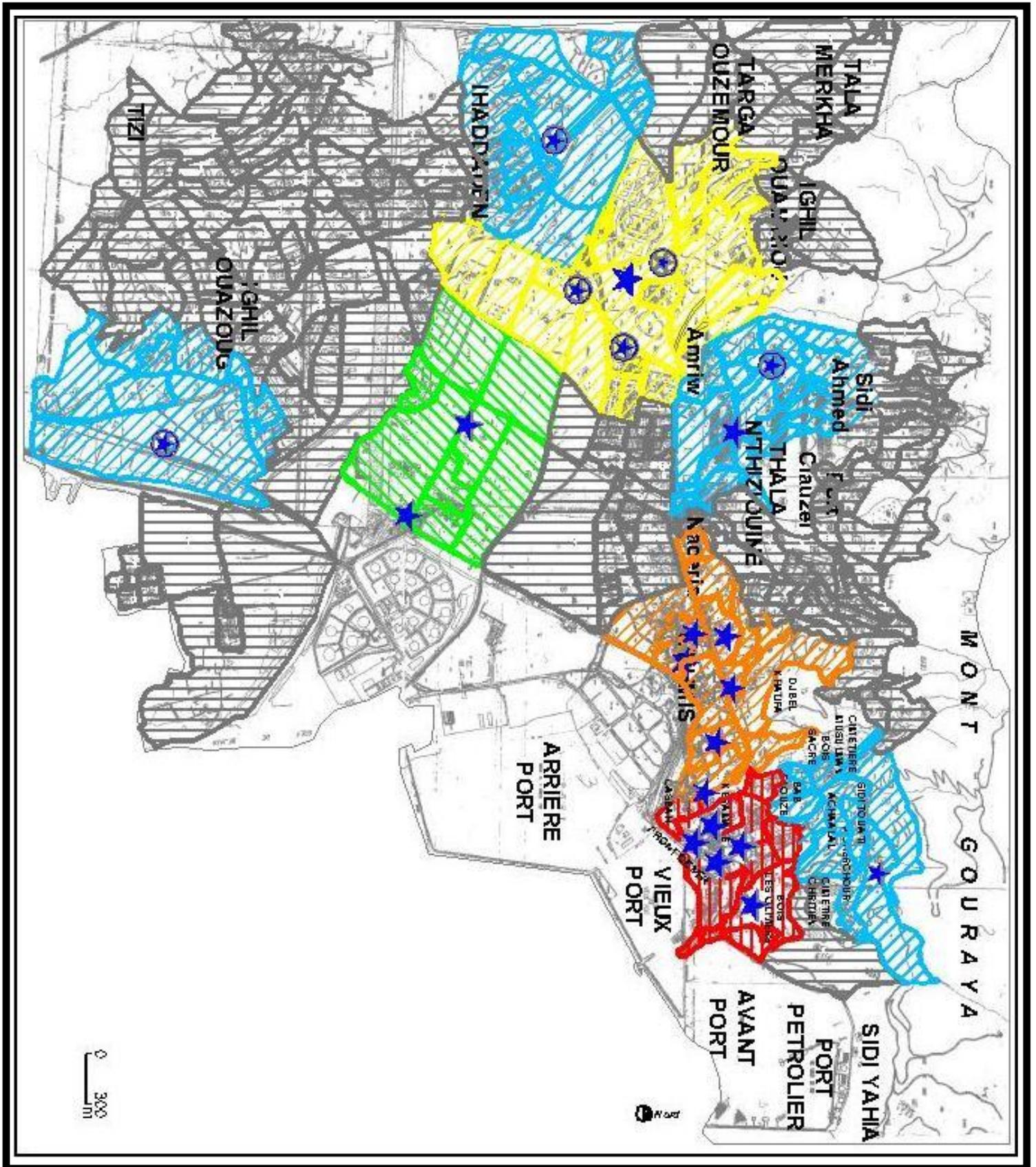
L'indice de répartition spatiale de cette offre, calculé par taux de fonction touristique suivant les districts, traduit des points de concentration et des zones de dispersion tel que le montre la carte 46. La partie basse du noyau français se distingue par le plus haut niveau quantitatif en matière d'offre d'hébergement (5,14 %). Bien que ce taux de fonction touristique soit faible en matière de mise en tourisme, il indique la polarité relative de cette partie, d'autant qu'elle est la mieux dotée en agences de voyage. En dépit de cette performance, force est de constater l'inexistence d'hôtels classés, une carence qui met à mal

la fonction touristique en particulier vis-à-vis de la clientèle étrangère et constitue l'un des obstacles à la promotion d'une zone touristique urbaine de qualité.

Le quartier L'Khemis et l'axe de la rue de la Liberté représentent le deuxième niveau de fonction touristique avec un taux de 4,80 %, sans toutefois bénéficier de la présence d'hôtels classés. Ce qui relativise son importance au regard de la concentration de ces derniers plus loin. 3 des 7 hôtels classés que compte toute l'agglomération sont localisés au niveau de la zone comprise entre le boulevard Krim Belkacem et la rue Hassiba Ben Bouali. La zone affiche une polarité de troisième rang concernant la fonction touristique (3,22 %) mais elle constitue la plus haute valeur sur le plan qualitatif, au regard de son accessibilité relativement bonne et de la présence d'un équipement commercial et culturel important (centre commercial, rue commerciale, centre culturel, et parc de loisirs)

Un aspect reflétant le déséquilibre en hébergement touristique attire notre attention, il s'agit de la dotation d'une partie de la zone industrielle en hôtels avec un taux relativement important (2,83 %), de l'existence d'un hôtel classé (Royal) au niveau de la ZHUN, alors que les quartiers traditionnels à grande valeur historique de la partie haute de l'ancien centre représentent le plus bas niveau de fonction touristique (une moyenne de 1,18 %). En outre, dans la moitié de l'agglomération, dont des espaces de concentration urbaine tels que la zone du carrefour entre la rue de la Liberté et la route des Aurès, la fonction touristique est totalement absente et affiche donc une valeur nulle.

Entre dispersion, concentration et inexistence, la fonction touristique de l'agglomération de Bejaia semble ne pas être liée à son site. Des quartiers de plus grande valeur culturelle et historique sont dépourvus de la qualité hôtelière (Hôtels classés), ou même dépourvus de toute structure d'hébergement, alors que les hôtels les plus importants sont installés dans des zones nouvellement construites, et de surcroît situées en marge des quartiers animés. Le rééquilibrage et la mise en qualité de la réception touristique dans les quartiers anciens sont les actions à même de garantir le fonctionnement d'un tourisme urbain sur l'histoire et la culture du lieu.



Carte 46 : Les polarités touristiques en rapport aux taux de fonction touristique.

Source : A.P.C., 2011.

- ⊗ Hôtel classé ★ Hôtel non classé
- Taux de fonction touristique :
- ▨ 5,14 % ▨ 3,22 % ▨ 1,18 %
- ▨ 4,80 % ▨ 2,83 % ▨ 0,00 %

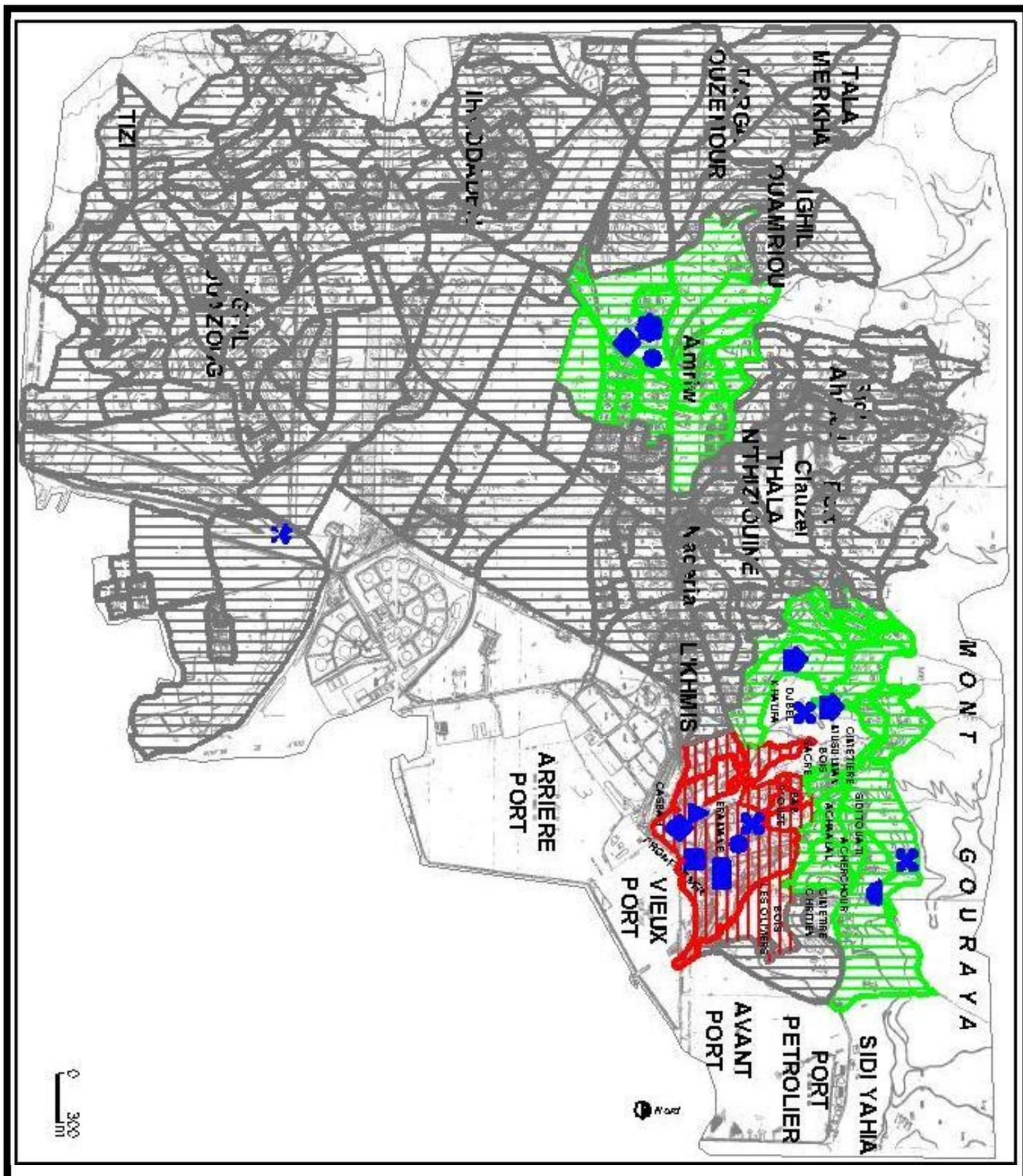
III. L'offre culturelle:

Les espaces culturels et de loisirs constituent un substrat fondamental à l'offre touristique, néanmoins, ils jouent un double rôle dans sa détermination. D'une part, ils ont la fonction principale de canaliser le potentiel moral de la population locale de sorte qu'elle puisse s'épanouir dans son cadre culturel spécifique et qu'elle soit disposée à l'ouverture et à l'accueil de l'autre (le touriste). D'autre part, la présence de tels espaces constitue une vitrine de la culture locale, complémentaire au livre ouvert sur l'histoire que représente le patrimoine.

L'écart existant entre les sources concernant les deux populations (résidents permanents et touristes) ne permet pas le calcul d'un indice de centralité commun. L'identification des concentrations des espaces culturels et de loisir par rapport à la population locale suffit pour rendre compte des espaces de polarité culturelle. Nous définissons ces derniers par l'ensemble des équipements tels que les centres culturels, les maisons de la culture, les bibliothèques, les cinémathèques, les musées, les maisons de jeunes, les théâtres, etc. mais aussi par l'ensemble des espaces publics collectifs de rencontres, d'échanges, de festivités et d'animation que représentent les places, les rues urbaines, les parcs et les squares urbains.

L'indice de concentration des équipements culturels met en évidence là encore la polarité de la partie basse du noyau français. Elle concentre la majeure partie des équipements culturels dont certains projettent leurs activités à grande échelle (le théâtre régional, le centre culturel français, et le conservatoire régional de la musique algérienne), mais aussi, elle concentre les plus importantes places publiques (place du 1^{er} Novembre (ex. de Gueydon), place Lumumba, place de Abd El-Kader (ex. de la Marine), place Mejahed Cherif (ex. de l'Arsenal) appelée aussi place de la poste, la place Sidi Soufi à côté de la place Philippe, et la place des Frères Bouchafa).

Le calcul de l'indice de concentration indique la dotation de cette zone d'un taux d'équipement de 0,67 équipements de culture pour 1000 hab., suivie des trois autres espaces de polarité secondaire avec une concentration moyenne de 0,34 équip. / 1000 hab (carte 47). Elle représente alors la plus haute valeur de l'offre culturelle en concentrant presque le double du nombre des équipements que contient chacune des autres polarités. Ce qui confère un caractère culturel à cette zone confortant du fait son image historique et faisant d'elle l'espace le plus propice à un tourisme urbain de qualité culturelle et de plus haute valeur historique.



- Centre culturel ✕ Musée ◆ Bibliothèque ▲ Théâtre ■ Cinémathèque ▲ Maison de jeunes
- Conservatoire de musique ★ Parc d'attraction (Mezzaia) ◐ Belvédère de Gouraya

- Taux de concentration des équipements culturels :
- 0,67 Equip. culturels / 1000 hab.
 - 0,34 Equip. culturels / 1000 hab.
 - 0,00 Equip. culturels / 1000 hab.

Carte 47 : Localisation et les concentrations des équipements culturels et de loisirs.

Source : A.P.C. de Bejaia, 2011.

Par ailleurs, cette même zone contient la seule rue piétonne (rue de Larbi Ben M'hidi reliant la place de l'Arsenal ou Mejahed Cherif à la place de Gueydon (l'actuelle 1^{er} Novembre) et les 6 places les plus connues sur les 8 que totalise l'ensemble de l'agglomération. Ces dernières sont dispersées dans un environnement historique que représente les équipements culturels et les anciens édifices qui les encadrent (la mosquée Sidi Mouhoub dominant la place Lumumba, l'ex hôtel de ville ou l'annexe de la mairie actuelle qui structure la place de la marine, le centre culturel et l'ancien lycée Ibn Sina donnant sur la place de l'Arsenal, la mosquée Sidi Soufi définissant la place de Sidi Soufi, etc.) ce qui la prédispose à un pôle d'échange et d'animation dynamique et capable d'intégrer le touriste dans les activités quotidiennes et les festivités occasionnelles des résidents locaux.

Une deuxième zone se distingue par la présence d'un centre culturel régional et d'un petit parc d'attraction (le lac Mezzaia) avec une concentration de 0,38 équip. / 1000 hab., située au niveau du Boulevard Krim Belkacem. C'est une zone à très forte attractivité pour les résidents locaux, mais qui demeure limitée aux manifestations occasionnelles. Le réaménagement ainsi que l'enrichissement de cette zone est une option permettant d'optimiser et de dynamiser cette potentialité au rythme de son importante animation quotidienne. D'autant que c'est une zone que structurent les quatre plus grands boulevards de la ville.

Car il y a lieu de relativiser encore ces données de concentration. Il s'agit en fait d'équipements dont le nombre et la qualité restent très insuffisants vis-à-vis des besoins de la population à majorité jeune. Le domaine culturel est le parent pauvre dans les actions d'aménagement urbain. La préoccupation a toujours concerné la réponse à une forte demande en logements et équipements de première nécessité (Ecoles, sécurité, etc.), laissant de vastes zones résidentielles sans aucune structure socioculturelle. Toute la richesse historique et culturelle reconnue pour la ville de Bejaia se trouve confinée dans seulement quatre équipements (deux centres culturels, un théâtre, et le musée Bordj Moussa).

En outre, comme le montre le tableau ci-dessous, nous constatons la faible capacité d'accueil des structures en question, le centre culturel régional en dépit de son échelle importante, n'offre qu'un taux très bas de 105 places / 1000 hab. concernant la seconde zone de polarité. Egalement, le théâtre régional a une capacité dérisoire de 44 places / 1000 hab., pour ne citer que ces deux cas de figure (tableau 07).

Équipement	Capacité d'Accueil	Organisme de tutelle
Centre culturel régional	906 places	Ministère de la communication et de la culture
Centre culturel français	300 places	Direction de la jeunesse et des sports
Théâtre régional	400 places	Ministère de la communication et de la culture
Cinémathèque	300 places	Cinémathèque nationale d'Alger

Tableau 07 : Capacité d'accueil et organisme de tutelle des équipements culturels de Bejaia.

Source : D.P.A.T, 2011.

Nous constatons également la différenciation des organismes de gestion de presque chacune des structures alors qu'elles relèvent du même secteur culturel. Le manque de coordination entre les différents acteurs, et de concertation avec la société civile qui est tenue à l'écart, est l'un des obstacles majeurs à l'épanouissement de la fonction culturelle. Le manque à gagner culturel est considérable mais, il est un enjeu politique et économique de première importance pour aspirer à une ouverture touristique. Le potentiel existe car la ville est bien dotée en grands nombres d'éléments touristiques de valeur auxquels il manque l'organisation de parcours et de circuits de découverte. Mais aussi, il s'agit de propulser cette dynamique culturelle par des équipements de culture de proximité et l'aménagement de nouveaux espaces publics de rencontre et d'animation et non des espaces de parking et de circulation tel que constaté aujourd'hui au niveau des places et des rues de la ville de Bejaia.

Conclusion du Chapitre :

Les faits exposés dans ce chapitre relativement à l'offre touristique, font ressortir la prédominance du genre balnéaire. Sur ce volet, la région de Bejaia jouit d'une polarité nationale au regard des flux très importants que drainent ses plages au cours des périodes estivales. Son littoral pittoresque, connu des populations lointaines de l'intérieur du pays, a fait de ces plages les centralités fréquentées, vécues et appropriées dans la région de Bejaia. A l'évidence, cet aspect n'est pas directement lié à la pratique touristique culturelle, objet de notre étude, mais il constitue un enjeu majeur dans la mesure où il représente un potentiel de développement touristique dans le domaine urbain et culturel, ce qui concerne en premier lieu l'agglomération chef-lieu. Son exploitation traduit donc une plus-value pour la ville de Bejaia dans ses objectifs de développement économique, social et spatial.

Car, il ressort que cette dernière est relativement la plus dotée en éléments historiques et culturels. C'est par excellence la polarité de la région sur le plan de l'offre culturelle au vu de son patrimoine diversifié en qualité et en quantité. Ce dernier se traduit par la présence de monuments et sites remontant à la période antique et par le plus grand nombre d'éléments historiques recensés dans la wilaya. A condition d'une politique de sauvegarde et de mise en valeur, c'est une donnée qui peut contribuer à l'attractivité de la ville. Le niveau de l'offre en éléments significatifs est appréciable et peut constituer un support viable au tourisme culturel.

Or force est de constater le manque à gagner pour amorcer une telle option de développement. En fait, la pratique touristique se heurte à quatre obstacles fondamentaux :

- La grande pression de population, d'accessibilité et de fonctionnement urbain et économique exercée sur le tissu ancien, en particulier la partie basse du noyau colonial français qui renferme le plus grands nombre d'éléments significatifs. Tel que vu au chapitre précédent, il concentre pratiquement tous les aspects de la centralité, et son attractivité le met du coup sous pression de l'agglomération.
- La politique de sauvegarde qui laisse en marge des entités entières faisant partie de l'histoire et de la mémoire collective.
- La fonction touristique et culturelle, très insuffisante vis-à-vis de la demande sur les deux plans, qualitatif (manque d'hôtels classés et d'équipements de culture et de loisirs de niveau supérieur) et quantitatif car le nombre des équipements est loin déjà de satisfaire les besoins nationaux.

- Le manque de coordination entre les acteurs responsables des politiques d'aménagement, de développement socio-économique, et des pratiques culturelles. La méthode de travail demeure sectorielle en terme de vision et de planification, et l'ensemble des actions ont été soumises à un système de décision centralisé ; entraînant méconnaissance des situations locales (patrimoine, urbanisme) et lenteur dans l'application des options d'aménagement et de sauvegarde. Il faut y ajouter l'inexistence d'un dispositif de concertation entre les acteurs et les habitants.

Ainsi, au-delà d'une opportunité de dynamique touristique enrichie par le tourisme culturel, c'est la vie quotidienne notamment des habitants des quartiers historiques, Bal El Louze, Keramane, Acherchour, et du noyau colonial français, qui est mise à mal. Il est un objectif essentiel, l'amélioration de la qualité du cadre de vie d'une part importante de la population bejaoui à travers la mise en tourisme de sa richesse historique et culturelle.

Conclusion

La logique du choix des thèmes des principaux chapitres de ce manuscrit a tendance à mettre en évidence le déterminisme fonctionnel du statut de la ville et du potentiel de son site vis-à-vis du fonctionnement et du développement de ses espaces centraux. Ce qui sous-entend l'existence d'une part, d'une logique de fonctionnement intrinsèque propre à ces derniers en tant qu'espaces structurés de vécu et de représentations sociales et d'autre part, des fortes interactions entre eux et l'environnement urbain et naturel qu'ils représentent.

En outre, l'importance dans la hiérarchie spatiale de ces espaces centraux est fortement tributaire de la capacité de leurs structures à polariser les flux de richesses et des capitaux qui se manifestent aujourd'hui à travers le phénomène de tertiarisation. Sous l'influence de la mobilité accrue et de développement des moyens de communications, les éléments significatifs de la centralité, autrefois concentrés au niveau du noyau central de la ville, tendent à se disperser dans l'ensemble du tissu urbain.

Ainsi, dans le cadre de notre première hypothèse, nous avons tenté dans le premier chapitre de notre travail de dégager la distinction consciente qui doit être faite entre les deux notions de centre-ville et de centralité. Le centre-ville, de par sa situation, ses fonctions et ses représentations sociales dans le tissu urbain occupe le sommet de la pyramide spatiale. La centralité est l'un de ses attributs. Nous avons démontré concernant notre deuxième hypothèse que le centre-ville, grâce à ses autres attributs (lieu de concentration du pouvoir et des fonctions économiques les plus sensibles), est un constituant nécessaire au fonctionnement de la ville, non seulement, car il s'agit de son espace d'urbanité proprement dit. Sans centre, une ville prendrait la forme d'un agglomérat que confectionne au fur et à mesure une suite ininterrompue d'entités spatiales et fonctionnelles juxtaposées.

Du coup, nous avons tenté de démontrer la nécessité du retour au centre à travers différentes opérations de reconquête faisant appel au caractère multidisciplinaire de ce dernier et à sa centralité première. Mais, tel que cela a été exécuté, cette notion de retour au centre, demeure vraie pour les équipements, les services et certaines formes de commerce. Elle relève des principes de l'aménagement du territoire, dont la lutte contre l'étalement urbain. Le centre-ville apparaît comme l'outil majeur pour atteindre cet objectif. Mais la logique de répartition de la fonction résidentielle demeure sous l'effet de l'étalement qui permet le développement de la mobilité individuelle. Car la dimension sociale des espaces des centres-villes semble écartée par les actions de reconquête des centres anciens ou de construction de centres nouveaux dans le cadre des villes nouvelles. Et nous avons vu que la crise du centre relève de cette négligence.

En effet, les faits exposés ont tendance à démontrer que le centre-ville est un élément spatial investi sur deux plans, fonctionnel mais aussi émotionnel. Il résulte de la recherche constante de la densité fonctionnelle essentielle aux besoins économiques d'activité et de production, mais aussi de l'animation et de la symbolique de sa structure de référence identitaire et spatio-temporelle représentative de la mémoire collective.

De ce fait, pour le centre-ville, le tourisme urbain ou le tourisme culturel est une alternative fort intéressante dans la perspective d'une réconciliation sociale avec l'espace mais aussi d'ouverture et d'échange dans le cadre du phénomène de la mondialisation. Les cas d'exemple que nous avons étudiés démontrent la recherche de ce double objectif par la mise en scène d'une structure d'accueil de l'activité touristique au moment même où les habitants des centres historiques assistent au renouveau de leur cadre de vie à travers la récupération des éléments significatifs de leur vie urbaine. L'animation se trouve du coup assurée, en tout cas dans la journée, et peut se prolonger par une animation nocturne plus localisée.

Cependant, l'analyse des éléments de signification touristique met en évidence leur lien avec les éléments de la centralité urbaine. Les endroits les plus investis par les touristes sont souvent les plus significatifs sur le plan urbain. Places importantes, rues fortement commerciales, édifices administratifs, culturels à valeur historique participent dans une grande mesure à l'animation touristique. A ces facteurs s'ajoutent les concentrations des services auxquels le touriste fait appel pendant son séjour (hôtels, équipements de loisirs, bureaux de change, bureaux de poste, etc.). Ainsi, la centralité est en forte interaction avec le tourisme et vice-versa car ce dernier appelle à la concentration de ses besoins pour plus de commodité et pour moins de perte de temps et d'énergie.

Pour mettre la ville en relation avec ces notions, nous avons tenté de définir et de localiser les différentes centralités à travers l'indice de leur concentration dans l'espace. Dans les trois premiers chapitres, ont été identifiés les aspects les plus marquants qui caractérisent la centralité, du coup la mesure de base permettant leur localisation (l'indice de leur densité). Sans oublier que chaque centralité a sa propre logique interne de fonctionnement, en même temps qu'elle est en interaction avec les autres aspects de centralité et de formes urbaines. La structuration d'un espace ou sa restructuration passe nécessairement par la définition de ces centralités, pour en constituer les pôles de développement ou la structure de référence.

L'option de mise en tourisme, quand le potentiel existe, est un fait qui agit d'une manière similaire. Il est nécessaire d'identifier les éléments de son fonctionnement à travers leurs concentrations et leurs rapports aux densités résidentielles permanentes. Car, tels que

définis, les indicateurs de la mise en tourisme font justement apparaître certaines concentrations telles que les sites historiques, les équipements culturels, les commerces et les services. Il ressort que des aspects spécifiques de la centralité urbaine constituent un moyen efficace de la mise en tourisme et réciproquement, ce dernier peut être révélateur de centralité.

Cependant, la stratégie de mise en tourisme ne peut être efficace sans la prise en compte des aspects sociaux des habitants permanents, et des intérêts des différents acteurs de la vie urbaine. Des actions de mise en tourisme qui ne profitent pas à ces derniers engendreront le rejet du touriste et en contrepartie, le tourisme devrait constituer un moyen de développement respectueux de l'environnement socio-économique et naturel du milieu d'accueil. Il ressort des cas de mise en tourisme que le critère de participation et de concertation est fondamental pour endiguer les éventuels effets négatifs du tourisme.

L'intérêt majeur de la mise en tourisme réside dans le peu de changements qu'il engage sur le plan morphologique, ce qui influence moins sur la réappropriation de l'espace par ses habitants. Contrairement aux centres d'affaires et commerciaux, les centres touristiques ont besoin, pour évoluer, de pouvoir s'appuyer sur les caractéristiques historiques existantes qui présentent un potentiel plutôt qu'une contrainte. Les habitants se voient ainsi moins amputés de leur environnement quotidien et adoptent plus facilement la stratégie touristique, à condition bien évidemment que celle-ci ne se soit pas réduite à la satisfaction des seuls besoins des touristes. Car, ces objectifs de développement ne concernent pas seulement les aspects attractifs des villes mais essentiellement la qualité de vie de leurs habitants.

Ceci dit, cette première partie de notre travail a été posée comme un préalable à l'étude, dans les trois autres chapitres, des thèmes du centre et de la centralité dans la ville de Bejaia, ainsi que de leur rapport à l'activité touristique.

Dans une première étape, nous avons retracé à travers une étude historique la mise en place progressive de la ville de Bejaia et l'évolution de ses centralités. Le site initial de la ville présentait des qualités favorables à l'établissement précoce d'un centre urbain : une baie bien abritée par l'avancée d'un relief montagneux assez vigoureux, le mont Gouraya, pouvait accueillir une activité portuaire tandis que le versant méridional de ce dernier fournissait une bonne position défensive. Mais ce site a montré par la suite une certaine ambivalence, car ses qualités défensives ont été contrebalancées par son étroitesse et l'impossibilité d'étendre la ville ailleurs que vers l'Ouest et le Sud-Ouest. A l'époque contemporaine, il offre un nouvel avantage, l'attractivité et le pittoresque d'une zone naturelle en contact immédiat avec la ville.

Cette évolution historique de Bejaia a connu des hauts et des bas. Après avoir eu une certaine importance dans l'Antiquité, la ville a atteint une grande prospérité et un rayonnement considérable pendant une partie du Moyen-Âge, lorsqu'elle est devenue la capitale de la dynastie Hammadide. Un fort déclin sous les occupations espagnoles puis ottomanes a conduit à la rétractation de l'espace urbanisé. La colonisation française a entraîné une nouvelle marche en avant de l'urbanisation en juxtaposant au centre historique de nouveaux quartiers à trame géométrique, parallèlement au développement d'un port et d'une zone d'entrepôts et d'industries. Après l'indépendance, l'exode rural a accéléré la croissance de la ville qui a investi les collines encadrant à l'Ouest et au Nord-Ouest la basse plaine alluviale de la Soummam. Bejaia a en même temps renforcé son rôle administratif en accédant au rang de chef-lieu de wilaya.

Dans une deuxième étape, les différents aspects de la centralité du cas d'étude ont été mis en évidence à travers le calcul d'un indice de concentration pour chacun d'eux. Cette approche a démontré deux faits essentiels :

- Le fort déséquilibre de la répartition spatiale des éléments significatifs de la centralité dans l'espace global de l'agglomération. Certaines zones sont fortement investies par les équipements et les espaces publics, alors qu'un nombre important d'entre elles en sont totalement dépourvues, ce que nos choix cartographiques ont représenté par un indice de concentration nul. L'agglomération de Bejaia, de par son étalement quasiment unidirectionnel vers l'Ouest du fait des contraintes du site, est en perte progressive de son espace polarisant ancien, alors que son nouveau espace central demeure dans l'incapacité de remplacer l'ancien centre du fait de la spécialisation fonctionnelle qui le caractérise (administration).
- La forte centralité fonctionnelle du noyau ancien qui, bien que marginalisé spatialement, polarise l'essentiel des éléments de centralité. Tous les aspects de cette dernière se trouvent fortement représentés dans la partie basse du tissu urbain ancien. Mais la structure et l'état dégradé du centre historique le rendent incapable d'assumer son rôle de pôle et de manifester une quelconque interaction avec le nouvel espace central. Les deux entités semblent évoluer séparément dans un cloisonnement spatial propre à chacune.

Effectivement, selon notre hypothèse, le déferlement démographique récent est en partie responsable de cette situation car, nous l'avons vu, si la ville a connu un développement relativement continu pendant environ 10 siècles, la grande période de

l'exode rural qui a marqué les années 70 et le début des années 80, a enclenché une croissance spatiale considérable de l'agglomération. Il en résulte que le contraste classique entre les concentrations démographiques dans les zones résidentielles périphériques et les concentrations d'équipements et de services est particulièrement accentué dans le cas de Bejaia où ces extensions nouvelles sont dramatiquement sous-équipées. Les centralités produites sont ainsi complètement inadaptées par rapport aux centralités sociales. Le même genre d'explication peut être signalé en relevant la forte animation de certains espaces publics pendant la saison chaude, en même temps que d'autres sont quasiment inutilisés. L'espace planifié est en inadéquation avec les usages des habitants.

En dernier lieu, les facteurs d'appréciation de l'offre touristique indiquent la centralité aussi bien culturelle que fonctionnelle du noyau historique. L'étude diachronique a révélé l'existence d'une offre assez importante pour le tourisme culturel, et elle est évidemment concentrée dans le centre ancien, qui bénéficie également d'une interaction assez avantageuse avec l'environnement naturel de qualité touristique que représentent le mont Gouraya, la baie des Aiguades et les deux caps Carbon et Bouak. A l'exception de l'offre de qualité au regard de l'absence de structures de hautes gammes.

Cependant, des carences importantes caractérisent cette offre potentielle et ses liens avec les centralités, elles se manifestent à plusieurs niveaux :

- La dégradation importante et continue des monuments et de pans entiers de tissu urbain à haute valeur historique s'explique davantage par la perception faite de l'histoire plutôt que par les moyens financiers ou de compétences qui existent. L'action officielle de classification du patrimoine historique a tendance à se limiter aux monuments et aux éléments archéologiques, appartenant à certaines périodes de l'histoire les plus aptes à exprimer l'identité nationale (la période hammadide dans le cas de Bejaia).
- L'absence d'un dispositif de coordination entre les différents acteurs urbains. Chaque projet de construction ou d'aménagement (habitat, équipement, commerce et services, circulation, loisirs et tourisme etc.) fait l'objet d'une réflexion, d'une décision puis d'une réalisation indépendante. dans le cadre de son développement propre. La décision d'implantation est tributaire de la disponibilité d'une assiette foncière et de l'objectif du secteur auquel la construction ou l'aménagement prévu appartient, et non d'un plan global

régissant les différentes interventions. Chaque secteur agit selon son propre plan de développement. Il faut ajouter que les habitants ne sont nullement concernés par les prises de décision et se trouvent dans la position d'acteurs passifs subissant les effets de ces dernières.

- L'inadaptation de la structure fonctionnelle mais aussi urbaine du nouvel espace central que représente la rue de la Liberté, à la centralité qui doit polariser l'agglomération de Bejaia, mettant du coup le centre ancien sous pression. Certes, le tourisme urbain se nourrit des points significatifs que concentre le plus souvent le tissu historique, mais l'attractivité de celui-ci dépend de son interaction avec l'ensemble du tissu urbain pour s'inscrire dans la durabilité. Il s'agit de la relation entre le global et le local. Ce dernier devient répulsif en dépit d'une qualité intrinsèque importante quand le global dans l'ensemble est répulsif.
- L'inexistence d'une structure de transition entre le centre ancien et le nouvel espace central produit depuis l'indépendance. Nous avons vu, dans les cas ayant servi d'exemples à l'appui de la présentation théorique, le développement dans un premier temps d'une zone de transition contenant des fonctions de commandement avant l'émergence d'une zone fonctionnelle représentative de la nouvelle centralité. Cette zone commence tout juste à émerger à Bejaia à travers le quartier L'Khemis, dont l'espace produit est assez pauvre en termes de mixité fonctionnelle. Une autre centralité secondaire s'ébauche elle aussi plus loin vers l'Ouest, au-delà de la rue de la Liberté, du côté du boulevard Krim Belkacem. Elle réunit trois des sept hôtels classés en même temps qu'une assez bonne densité de commerces modernes et d'équipements de loisirs. Il y aurait tout à gagner à la renforcer vu la faible capacité d'accueil d'activités et équipements supplémentaires dans le centre ancien.
- Il convient enfin de souligner le manque de liaison entre l'importante activité touristique balnéaire de la wilaya et la ville de Bejaia qui a eu jusqu'ici du mal à affirmer sa centralité à ce niveau, alors qu'elle devrait pouvoir jouer le rôle de plaque tournante et de centre de commerce et de services pour les nombreux vacanciers fréquentant le littoral bejaoui.

Nous avons tenté dans ce travail d'évaluer la centralité urbaine de Bejaia dans ses diverses composantes, de dégager ses points forts et ses faiblesses mais aussi de mettre en avant quelques recommandations que nous avons intégrées dans les deux derniers chapitres.

Nous espérons arriver à la conviction que la centralité est un processus nécessaire à l'affirmation d'une fonction et d'une structure urbaine adaptée, à condition de privilégier les caractéristiques sociales et environnementales de la ville.

Références Bibliographiques :

Corpus théorique et éléments de comparaison :

I. Ouvrages:

1. ABDELKAFI, Jellal, *La Médina de Tunis, espace historique*, Paris, Presses du CNRS, 1989, 279 pages.
2. ANDRE, Jean-Louis, *Au cœur des villes*, Paris, Odile Jacob, 1994, 186 pages.
3. ASCHER, François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995, 347 pages.
4. AUGÉ, Marc, *Non-lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, 1992, 155 pages.
5. BAILLY, Antoine, *L'organisation urbaine : théories et modèles*, Paris, C.R.U (Centre de Recherche d'Urbanisme), 1975, 272 pages.
6. BAILLY, Antoine, *La géographie du bien-être*, Paris, P.U.F., 1981, 240 pages.
7. BAILLY, Antoine, *Introduction à la géographie humaine*, Paris, Masson, 1982, 188 pages.
8. BAILLY, Antoine, *Le secteur tertiaire en question, activités de service, développement économique et spatial*, Genève, Régionales Européennes, 1985, 133 pages.
9. BASTIE, Jean et DEZERT Bernard, *La ville*, Paris, Masson, 1991, 415 pages.
10. BEAUJEAU-GARNIER, Jacqueline, *Traité de géographie urbaine*, Paris, Armand Colin (1ère Ed 1964), 1970, 493 p.
11. BEAUJEAU-GARNIER, Jacqueline, *Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 1995, 349 pages.
12. BELFQUIH, Mohamed et FADLOULLAH Abdallatif, *Mécanismes et formes de la croissance urbaine au Maroc : cas de l'agglomération de Rabat-Salé*, Rabat, Librairie El Maârif, 1986, 782 pages.
13. BENEVOLO, Leonardo, *Histoire de la ville*, Paris, Parenthèses, 1983, 509 pages.
14. BENEVOLO, Leonardo, *La ville dans l'histoire européenne*, Paris, le Seuil, 1993, 285 pages.
15. BERMILS, Bernard, et BOUINOT, Jean, *La gestion stratégique des villes, entre compétition et coopération*, Paris, Armand Colin, 1995, 207 pages.

16. BOFFIL, Ricardo, *L'architecture des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995, 294 pages.
17. BORDREUIL, Jean Samuel et OSTROWETSKY, Sylvia, *L'émergence des pôles attractifs, rapports intermédiaires*, Editions Université de Provence, 1980, 186 pages.
18. BOYER, Jean-Claude, *Les villes européennes*, Paris, Hachette, 2003, 254 pages.
19. BOYER, Marc, *L'invention du tourisme*, Paris, Gallimard, 1996, 160 pages.
20. BRUNSCHVIG, Robert., *Urbanisme médiéval et droit musulman, Studia Islamica*, Perpignan, Alter Ego, 1947, 162 pages.
21. BURGEL, Guy, *La ville aujourd'hui*, Paris, Hachette, 1993, 220 pages.
22. CASTELLS, Manuel, *La question urbaine*, Paris, François Maspéro, 1973, 451 pages.
23. CAZES, Georges et POTIER, Françoise, *Le tourisme urbain*, Paris, PUF, Collection Que sais-je ? n°3191, 1996, 127 pages.
24. CAZES, Georges, *Tourisme et tiers-monde, un bilan controversé. Les nouvelles colonies de vacances*, Paris, Harmattan, 1992, 208 pages.
25. CERDA, Ildefonso, *Théorie générale de l'urbanisation*, Paris, Europan, 2005, 230 pages.
26. CHALAS, Yves, *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos-Economica, 2000, 201 pages.
27. CHALINE, Claude, *La dynamique urbaine*, Paris P.U.F, 1980, 206 pages.
28. CHALINE, Claude, *Les villes du Monde Arabe*, Paris, Masson, 1996, 181 pages.
29. CHARRIER, Jean-Bernard, *Villes et campagnes*, Paris, Masson, 1988, 208 pages.
30. CHEMETOV, Paul, *La fabrique des villes*, Paris, A Balzac, 1992, 167 pages.
31. CHESNEL, Marc, *Le tourisme culturel de type urbain : Aménagement et stratégies de mise en valeur*, Paris, Harmattan, Collection villes et entreprises, 2001, 137 pages.
32. CHOAY, Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*, Paris, le Seuil, Coll. Points, 1965, 446 pages.
33. CHOAY, Françoise, *L'Allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, Collection La Couleur des idées, 1992, 271 pages.
34. CHOAY, Françoise, *Patrimoine en questions, anthologie pour un combat*, Paris, Seuil, Coll. La couleur des idées, 2009, 272 pages.
35. CHOMBART DE LAUWE, Paul-Henry, *La fin des villes, mythes ou réalité*, Paris, Calmann-Lévy, 1982, 246 pages.
36. CLAVAL, Paul, *La logique des villes*, Paris, Litec, 1981, 633 pages.

37. COHEN, Jean-Louis et ELEB, Monique, *Casablanca, mythes et figures d'une aventure urbaine*, Paris, Hazan, 1998, 478 pages.
38. DEBOULET, Agnès et BERRY-CHIKHAOUI, Isabelle, *Les compétences des citoyens dans le Monde arabe. Penser, faire et transformer la ville*, Paris, Urbama, 2000, 406 pages.
39. DEPREST, Florence, *Enquête sur le tourisme de masse. L'écologie face au territoire*, Paris, Belin, Collection Mappemonde, 1997, 207 pages.
40. DUPUY, Gabriel, *L'urbanisme des réseaux, théorie et méthodes*, Paris, Armand Colin, 1991, 198 pages.
41. DUVIGNAUD, Jean, *Lieux et non lieux*, Paris, Galilée, 1977, 153 pages.
42. GHORRA-GOBIN, Cynthia, *La ville américaine, espace et société*, Paris, Nathan, 1998, 128 pages.
43. GIBBERD, Frederick, *Composition urbaine*, Paris, Dunod, 1972, 364 pages.
44. HOERNER Jean Michel, *Traité de tourismologie, pour une nouvelle science touristique*, Perpignan, Presses Universitaires de Perpignan, 2002, 189 pages.
45. HUGHES, Robert, *Barcelone la ville des merveilles, histoire et civilisation*, Paris, Albin Michel, 1992, 583 pages.
46. LABASSE, Jean, *L'organisation de l'espace, éléments de géographie volontaire*, Paris, Herman, 1971, (1ère Ed. 1966), 604 pages.
47. LEBLANC-BAZOU, Eugènia, *Espaces urbain et équipements, une approche urbanistique*, Paris, C.R.U, 1976, 184 pages
48. LEDRUT, Raymond, *Sociologie urbaine*, Paris, PUF, 1968, 232 pages.
49. LÉVY, Jacques, *Le tournant géographique*, Paris, Belin, Collection Mappemonde, 1999, 399 pages.
50. LEVY, Jean-Paul, *Centres villes en mutation*, Toulouse, CNRS Midi-Pyrénées, 1987, 257 pages.
51. LYNCH, Kevin, *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 1998, 220 pages.
52. LIAUZU, Claude, *Aux origines des tiers-mondismes : Colonisés et anticolonialistes en France, 1919-1939*, Paris, L'Harmattan, 1982, 274 pages.
53. MERLIN, Pierre, *Méthodes quantitatives et espace urbain*, Paris, Masson, 1973, 190 pages.
54. MERLIN, Pierre et CHOAY Françoise, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 1991, 880 pages.
55. MUMFORD, Lewis, *La cité à travers l'histoire*, Paris, Seuil, 1964, 781 pages.

56. OSTROWETSKY, Sylvia, *L'imaginaire bâtisseur*, Paris, Librairie Méridiens, 1983, 345 pages.
57. RAYMOND, André, *Grandes villes arabes à l'époque ottomane*, Paris, Sindbad, 1985, 389 pages.
58. REICHERT, Henri et REMOND, Jean-Daniel, *Analyse sociale de la ville*, Paris, Masson, 1980, 226 pages.
59. REMY, Jean, *La ville, phénomène économique*, Paris, Anthropos-Economica, 2000, 284 pages.
60. REYMOND, Henri, *L'espace géographique des villes, pour une synergie multistrates*, Paris, Anthropos-Economica, Coll. Villes, 1998, 558 pages.
61. RONCAYOLO, Marcel, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990, 279 pages.
62. SAIDOUNI, Maouia, *Éléments d'introduction à l'urbanisme, histoire, méthodologie, réglementation*, Alger, Casbah, 2000, 271 pages.
63. SANTELLI, Serge, *Le creuset méditerranéen*, Paris, CNRS-Editions, 1995, 126 pages.
64. SASSEN, Saskia, *La ville globale*, Paris, Descartes & Cie, 1996, 532 pages.
65. SORRE Maximilien, *Rencontres de la géographie et de la sociologie*, Paris, Marcel Rivière, 1957 215 pages.
66. WEBBER, Melvin, *L'urbain sans lieu ni bornes*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 1996, 125 pages.
67. ZUCCHELI, Alberto, *Introduction à l'urbanisme moderne et à la composition urbaine*, Alger, O.P.U, Volume 1, 428 pages, 1983.

II. Ouvrages collectifs:

1. ASSOCIATION BOURGREG, *La réhabilitation des cités anciennes*, Casablanca, Wallada, 1990, 173 pages.
2. ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DE LA MEDINA DE TUNIS, *Médina de Tunis : le projet de l'A.S.M*, Tunis, 1994.
3. BARÇON, Claudine (dir.), *Tourisme urbain*, Premières rencontres franco-espagnoles du tourisme (*Tourisme et ville: Les nouveaux défis du tourisme urbain*), Atelier n°4, Paris, 2004, 28 pages.
4. BOUDHIBA, Abdelwaheb (dir.), *La ville arabe dans l'Islam. Histoire et mutations*, Paris, C.N.R.S, 1982, 572 pages.

5. CATTAN, Nadine (dir.), *Le système des villes européennes*, Paris, Economica, 1994, 204 pages.
6. CAZES, Georges et POTIER, Françoise (dir.), *Le tourisme et la ville : Expériences européennes*, Paris, L'Harmattan, Coll. tourisme et sociétés, 1998, 198 pages.
7. CAZES, Georges (dir.), *Le tourisme international en Thaïlande et en Tunisie. Les impacts et les risques d'un développement mal maîtrisé*, Travaux de l'Institut de Géographie de Reims, Reims, ERIGUR, N°53-54, 1983, 154 pages.
8. CHEVALLIER, Dominique (dir.), *L'espace social de la ville arabe*. Paris, Maisonneuve et Larose, 1979, 363 pages.
9. Equipe MIT (KNAFOU Rémy, dir.), *Tourismes 1. Lieux communs*, Paris, Belin, Collection Mappemonde, 2002, 320 pages.
10. Equipe MIT (DUHAMEL Philippe, dir.) *Tourismes 2. Moments de lieux*, Paris, Belin, Collection Mappemonde, 2005, 349 pages.
11. Equipe MIT, (KNAFOU Rémy, dir.) *Tourismes 3. La révolution durable*, Paris, Belin, Collection Mappemonde, 2011, 332 pages.
12. FERRAS R. (dir.), *Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, 1992, 1132 pages.
13. LÉVY, Jacques et LUSSAULT, Michel (dir.), *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 1033 pages.
14. MASBOUNGI, Arielle (dir.), *Barcelone, la ville innovante*, Paris, Groupe Moniteur, 2010, 175 pages.
15. SIGNOLES, Pierre (dir.), *L'urbain dans le Monde arabe. Politiques, instruments et acteurs*, Paris, CNRS-Editions, 1999, 373 pages.
16. STOCK, Mathis (dir.), *Le tourisme: Acteurs, lieux et enjeux*, Paris, Belin, 2003, 304 pages.
17. UNITE DE RECHERCHE GEODE, *La centralité urbaine de Luxembourg : Analyse et perspectives*, Esch-sur-Alzette, CEPS/INSTEAD, 2012, 92 pages.
18. VLÈS Vincent, BERDOULAY, Vincent, CLARIMONT, Sylvie (dir.), *Espaces publics et mise en scène de la ville touristique*, Université de PAU et des pays de l'Adour, Laboratoire Société, Environnement et Territoire, 2005, 97 pages.

III. Contributions à un ouvrage collectif :

1. ANDRE, Marien, « Tourisme urbain : Attractivité touristique et développement économique », in BARÇON, Claudine (dir.), *Tourisme urbain*, Premières rencontres

- franco-espagnoles du tourisme (*Tourisme et ville: Les nouveaux défis du tourisme urbain*), Atelier n°4, Paris, 2004, pp. 8-11.
2. ANTIPOLIS Sophia, « Les sept situations de confiance pour 2012 », in PAUCHANT, Étienne, *Ateliers du Management du Patrimoine Méditerranéen (rapport de communication orale)*, Paris, Mars 2012.
 3. AYADI, Hacene et BOUCHEFA, Ahlem, « Le bâti entre modernisation et préservation de l'entité historique », *Actes du colloque international Intervention sur les tissus existants pour une ville durable*, Constantine, OPU, 30 Avril-04 Mai 2011, pp 61-62.
 4. BERARDI, R, «Espace et ville en pays d'islam», in CHEVALLIER, Dominique, *L'Espace social de la ville arabe*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1979, p 107.
 5. BOUCHÉ, Nancy, « Tourisme et patrimoine urbain : les grandes interrogations » in CAZES, Georges et POTIER, Françoise (dir.), *Le tourisme et la ville : Expériences européennes*, Paris, L'Harmattan, Coll. tourisme et sociétés, 1998, pp. 73-80.
 6. BUSQUETS, Joan, « Nouvelles centralités, un concept toujours fécond », in MASBOUNGI, Arielle, *Barcelone, la ville innovante*, Paris, Groupe Moniteur, 2010, pp 56-61.
 7. CANDELA CASTRILLO, Fransisco « Tourisme et ville : Les nouveaux défis du tourisme urbain », in BARÇON, Claudine (dir.), *Tourisme urbain*, Premières rencontres franco-espagnoles du tourisme (*Tourisme et ville: Les nouveaux défis du tourisme urbain*), Atelier n°4, Paris, 2004, pp. 19-23.
 8. JANSEN-VERBEKE, Myriam, « Le tourisme culturel dans les villes historiques. Revitalisation urbaine et capacité de charge : le cas de Bruges », in CAZES, Georges et POTIER, Françoise (dir.), *Le tourisme et la ville : Expériences européennes*, Paris, L'Harmattan, Coll. tourisme et sociétés, 1998, pp. 81-98.
 9. DE LA TORRE, Jésus « Repères historiques », in MASBOUNGI, Arielle, *Barcelone, la ville innovante*, Paris, Groupe Moniteur, 2010, pp 31-33.
 10. MASBOUNGI, Arielle, « Comment rester la Mecque de l'urbanisme », in MASBOUNGI, Arielle, *Barcelone, la ville innovante*, Paris, Groupe Moniteur, 2010, pp 10-21.
 11. ORIGET du CLUZEAU, Claude, « Tourisme et rénovation des centres-villes » in CAZES, Georges et POTIER, Françoise (dir.), *Le tourisme et la ville : Expériences européennes*, Paris, L'Harmattan, Coll. tourisme et sociétés, 1998, pp. 147-152.

12. ORIOL, Clos, « 22 @, un projet processus », in MASBOUNGI, Arielle, *Barcelone, la ville innovante*, Paris, Groupe Moniteur, 2010, pp 78-83.
13. ORIOL, Clos, « Ciuta Vella », in MASBOUNGI, Arielle, *Barcelone, la ville innovante*, Paris, Groupe Moniteur, 2010, pp 85-97.
14. TROITINO VINUESA, Miguel, « Tourisme et développement durable dans les villes d'art: le cas de Tolède », in BARÇON, Claudine (dir.), *Tourisme urbain*, Premières rencontres franco-espagnoles du tourisme (*Tourisme et ville: Les nouveaux défis du tourisme urbain*), Atelier n°4, Paris, 2004, pp. 111-126.
15. VAN DER BORG, Jan, « La gestion du tourisme dans les villes historiques » » in CAZES, Georges et POTIER, Françoise (dir.), *Le tourisme et la ville : Expériences européennes*, Paris, L'Harmattan, Coll. tourisme et sociétés, 1998, pp. 99-110.
16. VERGER, Philippe, « Tourisme en ville et développement : L'engagement des collectivités ? », in BARÇON, Claudine (dir.), *Tourisme urbain*, Premières rencontres franco-espagnoles du tourisme (*Tourisme et ville: Les nouveaux défis du tourisme urbain*), Atelier n°4, Paris, 2004, pp. 12-18.
17. VIGHETTI Jean-Bernard, «Réflexions sur les méthodologies d'évaluation des flux du tourisme urbain », in CAZES, Georges et POTIER, Françoise (dir.), *Le tourisme et la ville: Expériences européennes*, Paris, L'Harmattan, Coll. tourisme et sociétés, 1998, pp. 49-54.
18. VIOLIER Philippe, « A la recherche du tourisme urbain: exploration nantaise » in CAZES, Georges et POTIER, Françoise (dir.), *Le tourisme et la ville : Expériences européennes*, Paris, L'Harmattan, Coll. tourisme et sociétés, 1998, pp. 55-70.
19. WACKERMANN, Gabriel, *Dictionnaire de géographie*, Paris, Ellipses, 2006, 432 pages.

IV. Articles de revue :

1. BERARDI, R, «Lecture d'une ville : La médina de Tunis », *Architecture d'aujourd'hui*, N° 153, 1970-1971, pp. 38-43.
2. BREHIER, Jean-Claude, « Evry-Harlow ; villes périphériques et centralité », *Technique et Architecture*, N°330, mai 1980, pp. 96-101.
3. BORDREUIL, Jean-Samuel, « Changement d'échelle urbaine et/ou changement de forme, notes sur les défis contemporain de l'urbanisme métropolitain », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N°82, Mars 1999, pp. 71-77.

4. BOURDIN, Alain, « Sur quoi fonder les politiques du patrimoine urbain ? Professionnels et citoyens face aux témoins du passé », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N° 72, 1996, pp. 7-13.
5. CATTEDRA, Rafaele, « Les métamorphoses de la ville. Urbanités, territorialités et espaces publics au Maroc », *Géocarrefour*, N° 77-3 (Vol. 77), 2002, pp. 255-266.
6. CHABOT, Georges, « Evasion urbaine », *Vie urbaine*, N°4, Arvil-Juin 1957, pp. 108-116.
7. CHEMETOV, Paul, « Le retour des centres », *Technique et Architecture*, N° 330, mai 1980, pp. 122-123.
8. CHOAY, Françoise, « Quand l'éparpillement urbain réclame son urbanisme », *Urbanisme*, N°381, Novembre-Décembre 2011, pp. 54-55.
9. DUFAU, Pierre, « Une ville nouvelle peut-elle avoir un cœur ? », *Technique et Architecture*, N°330, Mai 1980, pp. 124-125.
10. DUHAMEL, Philippe, « Tourisme et littoral : intérêts et limites d'une mise en relation », *Annales de géographie*, n°629, 2003, pp. 47-67.
11. DUREY, Patrick, « La centralité dans le département du Cher d'après l'inventaire communal », *L'Espace Géographique*, N°1, Janvier-Mars 1988, pp. 55-67.
12. S. FAINSTEIN, Susan, GLASTON, David, « Evaluation du tourisme urbain », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N°97, Décembre 2004, pp. 127-135.
13. JOLY, Pierre, « Les images du centre », *Technique et Architecture*, N° 330, Mai 1980, pp. 88-92.
14. KADRI, Boualem, « L'identité scientifique du tourisme : un mythe ou une réalité en construction », *Téoros*, Vol 27, N° 1, 2008, pp. 51-58.
15. KNAFOU, Rémy, « Une approche géographique du tourisme », *L'espace géographique*, n°3, 1997, pp 193-204.
16. LABASSE, Jean, « Signification et avenir des centres », *Urbanisme*, N° 120-121, 1970, pp. 8-17.
17. LUSSAULT, Michel, « Des récits et des lieux, le registre identitaire dans l'action urbaine », *Annales de Géographie*, N°597, 1997, pp. 522-530.
18. METRAL André, « Entreprendre et innover dans l'industrie à Tunis : ancrage territorial et inscription dans les réseaux internationaux des entrepreneurs privés

- industriels de la région de Tunis » *Insaniyat*, N°13 (Vol. 1), Janvier-avril 2001, pp. 203-205.
19. MIOSSEC Jean-Marie, « L'évolution des quartiers centraux de Tunis », *URBAMA*, N°19, 1988, pp. 131-148.
 20. NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise, « La Médina au Maroc : élites et habitants. Des projets pour l'espace dans des temps différents », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N° 72, 1996, pp. 15-22.
 21. RENDU, Paul, « Rôle fonctionnel du centre », *Urbanisme*, N°120-121, 1970, pp. 18-20.
 22. ROBIC, Marie-Claire, « Cent ans avant Christaller, une théorie des lieux centraux », *L'Espace Géographique*, N°1, Janvier-Mars 1988, pp. 5-12.
 23. ROUSSEAUX, Vanessa, « Situation actuelle de la répartition spatiale du fait urbain au Maghreb », *Insaniyat*, N°13 (Vol. 1), Janvier-avril 2001, pp. 61-73.
 24. SCHEIN, I, « Scénario pour la centralité », *Technique et Architecture*, N°330, Mai 1980, pp. 118-121.
 25. SIGNOLES, Pierre, « Place des médinas dans le fonctionnement et l'aménagement des villes au Maghreb » *URBAMA*, N°19, 1988, pp. 231-274.
 26. SIGNOLES Pierre, « La centralité des médinas maghrébines : quel enjeu pour les politiques d'aménagement urbain ? », *Insaniyat*, N°13 (Vol. 1), Janvier-Avril 2001, pp. 9-44.
 27. SOUCY, Claude, « centres villes et régulation sociales », *Urbanisme*, N°117, 1970, pp. 37-44.
 28. TROIN, Jean-François, « Extensions et transformations dans le centre de Casablanca », *URBAMA*, N°19, 1988, pp 160-174.
 29. ZUBLENA, A, « Une architecture pour les centres », *Technique et Architecture*, N°330, Mai 1980, pp. 70-71.

V. Recherches universitaires :

1. BERRY-CHIKHAOUI, Isabelle, *Quartier et sociétés urbaines : le faubourg Sud de la Médina de Tunis*, Doctorat en géographie, Université François-Rabelais, Tours, 1994, 652 pages.
2. KITOUS, Samia, *Processus de production des espaces centraux à partir d'un cas algérien, Tizi-Ouzou*, Magister en urbanisme, Tizi-Ouzou, Mars 2001.

3. OUESLATI-HAMMAMI, Imene, *Les centralités du grand Tunis. Acteurs, représentations et pratiques urbaines*, Doctorat, Toulouse-Le Mirail, Avril 2010, 640 pages.
4. SOMBRET, Mathieu, *Touristicité et urbanité. Pour une évaluation de la qualité des lieux*, Master Géographie, Tourisme, Espaces et Sociétés Université Paris VII, 2007, 47 pages.

VI. Documents officiels :

1. Association URBA 2000, *Projet de rapport de synthèse, pour une stratégie d'ambition métropolitaine pour Casablanca. Le grand projet d'ANFA*, Casablanca, Juillet 2006, 92 p.
2. République Tunisienne, Ministère de L'Intérieur, Municipalité de Tunis, District de Tunis, *Plan d'Aménagement de la Commune de Tunis (P.A.C.T), Rapport d'orientation*, Tunis, 1978, 50 pages.

VII. Sites Internet :

1. <http://www.umc.edu.dz/vf/images/pdf/art17> : Article traitant de devenir et de l'histoire du centre-ville de Constantine (Université Mentouri de Constantine).
2. <http://www.universite.org/Intervention/Brigitte/Bertoncello.html> : La question du développement des centres villes anciens entre image de la ville et la gestion de la pauvreté.
3. <http://rives.revues.org/148>: L'Ensanche de Barcelone, la centralité impossible, *Rives nord- méditerranéennes*, 2004, pp 43-49. L'organisation spatiale comme étant le reflet des classifications sociales.
4. http://fr.wikipedia.org/wiki/Ildefons_Cerdà Article en Catalan traduit en français sur le « plan de Cerdà ».
5. http://fr.wikipedia.org/wiki/Tourisme_urbain : Histoire et définition du tourisme urbain et des principaux travaux s'est afférant.
6. www.barcelonaturisme.com: Site officiel du tourisme de La ville de Barcelone, une sorte d'office de tourisme en ligne.
7. www.bordeaux-tourisme.com: Office de tourisme de bordeaux en Web.
8. www.geotourisme.fr : Site de la Géographie touristique en France et dans le Monde qui contient des données statistiques sur les flux touristiques.

9. http://www.tourisme.gouv.fr/fr/navd/mediatheque/recherche/rencontres_fr/atelier4.jsp: Premières rencontres franco-espagnoles du tourisme en 2004, traitant du rapport du tourisme à la ville à travers les nouveaux défis du tourisme urbain.
10. <https://archive.org/details/SimoneWeil-AuxSourcesDeLoppression>: Témoignage.

Le cas d'étude

1- Ouvrages :

1. AL-GHOBRINI, Abou Abas Ahmed, *Unwan El-Diraya*, Extrait traduit par BOUNAR, R, Alger, SNED, 1971, 135 pages.
2. ALZIEU, Teddy, *Mémoire en images, de Bougie à Sétif à travers la Kabylie*, Saint-Cyr-sur-Loire, Alan Sutton, 2004, 128 pages.
3. ARBANE, Nasser, *Bejaia et sa région. Le guide*, Akbou, Med.Edit, 2006, 132 pages.
4. ARTHUS-BERTRAND, Yann, et CÔTE, Marc, *Constantine et sa région : Vues du ciel*, Constantine, Média Plus, 2009 (chapitre 7 « Entre montagne et mer, Bejaia », pp. 112-123)
5. BOUROUIBA, Rachid, *Les Hammadites*, Alger, ENAL, 1984, 346 pages.
6. BRUNSCHVIG, Robert, *La Berbérie orientale sous les Hafsides des origines à la fin du XV^e siècle*, Tome. 1, Paris, Maisonneuve, 1940, 584 pages.
7. CARETTE, Antoine-Ernest-Hippolyte, *Exploration scientifique de l'Algérie. Etudes sur la Kabylie proprement dite*, Paris, Imprimerie de Cosse et J. Dumaine, 1849, Document sous format numérique, 459 pages. Dans sa note B un extrait du rapport du général Trezel sur la prise du Gouraya, Paris, Hachette, 1847, 488 pages.
8. COMOLLI, Isabelle, *Histoire de la ville de Bougie, du VI^{ème} siècle avant J. C. au XII^{ème} siècle*, Montpellier, Editions Les Français d'ailleurs, 1987, 108 p.
9. De BEYLIE, Léon Marie Eugène, *La Kalaa des Béni-Hammad, une capitale berbère de l'Afrique du Nord au XI^e siècle*, Paris, E. Leroux, 1909, 124 pages.
10. EL-IDRISI, *Description de l'Afrique et de l'Espagne*, traduction de DOZY, R., et DE GOEJE J., Paris, Leyde et E.J. Brill, 1966, 391 pages.
11. FERAUD, Laurant-Charles, *Histoire de Bougie*, Paris, Bouchène, 2001, 192 pages.
12. FONTAINE, Jacques, *Villages kabyles et nouveau réseau urbain en Algérie : Le cas de la région de Bejaia*, Tours, URBAMA, 1983, 273 pages.
13. GAFFAREL, P., *L'Algérie, histoire conquête et colonisation*, Paris, Jacques Gandin, 1833, 701 pages.

14. GAID, Mouloud, *Histoire de Bejaia et de sa région, depuis l'antiquité jusqu'à 1954*, Alger, Mimouni, 1976, 196 pages.
15. GAID, Mouloud, *El-Mokrani*, Alger, Les Andalouses, 1993, 123 pages.
16. Ibn KHALDOUN, *Histoire des berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*, traduction de MAC-GUCKIN De SLANE, William, Alger, Berti, 2003, 470 pages.
17. LAPENE, Edouard, *Vingt-six mois à Bougie*, Paris, Bouchène, 2002, 232 pages.
18. LAPORTE, Jean-Pierre, *Note sur l'aqueduc de Bougie*, Extrait traduit de, *Africa Romana, Alli del XI, convegno di studio cartageno*, Rome, El Torchietto Azieri, 1994, pp. 710-762.
19. Léon l'Africain, *Description de l'Afrique septentrionale*, Paris, Maisonneuve, 1956, (Traduction par Epaulard), 630 pages.
20. MARCAIS, Georges, *Algérie médiévale, monuments et paysages historiques*, Paris, Arts et Métiers Graphiques, 1957, 145 pages.
21. MAS-LATRIE, Louis de, *Traité de paix et de commerce entre les chrétiens et les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen-Âge*, Paris, Bibliothèque de l'École des Chartes, 1866
22. METRAL, J., et MUTIN G., *Politiques urbaines dans le monde arabe*, Lyon, Maison de l'Orient, 1984, 495 pages.
23. PIESSE, Louis, *Itinéraire de l'Algérie, de la Tunisie et de Tanger*, Paris, Hachette, 1885, 312 pages.
24. SABOUR, Bachir, *Le guide Amsafer .Tourisme & affaires, Bejaia, Algérie*, Alger, ERICAP, 2006, 166 pages.
25. SALVATOR DE HABSBOURG, Louis, *Bougie, la perle de l'Afrique du Nord*, Paris, L'Harmattan, 1999, 154 pages.
26. TOUATI, Abdelmalek, *Bejaia. Potentiel économique et opportunité d'investissement*. Guide économique de la Wilaya de Bejaia, Bejaia, Créative Conseil, 2010, 97 pages.
27. VALÉRIAN, Dominique, *Les sources italiennes de l'histoire du Maghreb médiéval*, Paris, Bouchène, 2006, 110 pages.

II. Ouvrages collectifs :

1. MARRE, Alain (dir.), *Etudes algériennes*, Travaux de l'Institut de Géographie de Reims, Reims, ERIGUR, N°85-86, 1994, 138 pages.

III. Article de revue :

1. BENYOUCEF, Brahim, « L'urbanisme en économie de marché », *H.T.M (Habitat, Tradition et Modernité)*, N°3, Avril 1995, pp. 69-81.
2. FERAUD, Charles, « Exposé des événements qui se sont passés à Bougie »,
Reproduction de l'œuvre du Cheikh EL-MERINI Abû Ali: Unwân El-Akhbar, *Revue Africaine*, 1968, n°70.
3. GIRARDIN, Saint-Marc, « La domination des Carthaginois et des Romains en Afrique », *Revue des deux mondes*, Tome 26, Avril-Juin 1841, pp. 23-26.
4. LALMI, Nedjma Abdelfettah, « Du mythe de l'isolat kabyle », *Cahiers d'Études Africaines*, Vol. 44, Cahier 175, 2004, pp. 507-531.
5. MANSOUR, Azzedine, « Sauvegarder le cadre bâti ancien, quoi faire et comment ? », *H.T.M (Habitat, Tradition et Modernité)*, N°3, Avril 1995, pp. 165-183.
6. OUGOUADFEL, Hamid, « L'économie du marché : Ville et architecture », *H.T.M (Habitat, Tradition et Modernité)*, N°3, Avril 1995, pp. 82-92.

IV. Recherches universitaires :

1. BENAOUZ, Karima, *Sauvegarde du patrimoine culturel dans le contexte de développement durable : Cas de la ville de Bejaia*, Magister, Tizi-Ouzou, 2009, 391 pages.
2. VALERIAN, Dominique, *Bougie, port maghrébin à la fin du moyen âge (1067-1510)*, Doctorat en Histoire, Université Paris I, Novembre 2000, 795 pages.

V. Documents officiels :

1. Génie militaire français, Service historique de l'armée de terre, *Rapport sur la place de Bougie*, 1832.
2. GSELL, *Atlas Archéologique de l'Algérie*, Alger, 2 éditions 1947.
3. AXXAM (société civile professionnelle d'architecture), *Plan directeur d'aménagement urbain intercommunal de Bejaia. Etat des faits*, Bejaia, 2005, 197 pages.
4. AXXAM (société civile professionnelle d'architecture), *Plan directeur d'aménagement urbain intercommunal de Bejaia. Rapport d'orientation*, Bejaia, 2005, 103 pages.

VI. Sites Internet :

1. [Http://www.kabyle.com](http://www.kabyle.com): La Kabylie en actualité, histoire, culture et sites touristiques.
2. <http://www.Bgayet.net> : Présentation de la ville de Bejaia.
3. <http://www.Tavlast.net>: Données et statistiques sur la région de Bejaia.
4. <http://www.fr.wikipedia.org/wiki/Bejaia>: Bejaia (histoire, administration et territoire).

Documents en Annexe :

<i>N°District</i>	<i>Superficie (m²)</i>	<i>Superficie (Hec)</i>	<i>Nombre Habitants</i>
1			0
2			107
3			361
4			232
5			223
6			196
7			230
8			14
9			375
10			32
11			6
12			0
13	Zones éparses		22
14	335891,1	33,59	659
15	122739,1	12,27	734
16	72309,35	7,23	1169
17	171304,7	17,13	733
18	33936,65	3,39	747
19	49701,35	4,97	710
20	39910,2	3,99	474
21	37183,6	3,72	546
22	33566	3,36	752
23	82433,35	8,24	918
24	35864,9	3,59	1059
25	92594	9,26	777
26	79467,4	7,95	1018
27	24912,8	2,49	784
28	33851,4	3,39	611
29	16664,2	1,67	631
30	21565,3	2,16	777
31	27883,1	2,79	727
32	53993,7	5,40	697
33	62917,7	6,29	611
34	107532	10,75	639
35	51025,45	5,10	786
36	31857,4	3,19	557
37	33073,15	3,31	373
38	67021,5	6,70	860
39	47716,7	4,77	442
40	60419,7	6,04	634
41	173485,25	17,35	1042
42	25610,2	2,56	220
43	89414,95	8,94	605
44	16776,1	1,68	494
45	33300,7	3,33	889
46	17241,9	1,72	853
47	27902,1	2,79	881
48	34071,9	3,41	878
49	15316,15	1,53	978
50	58803,3	5,88	769

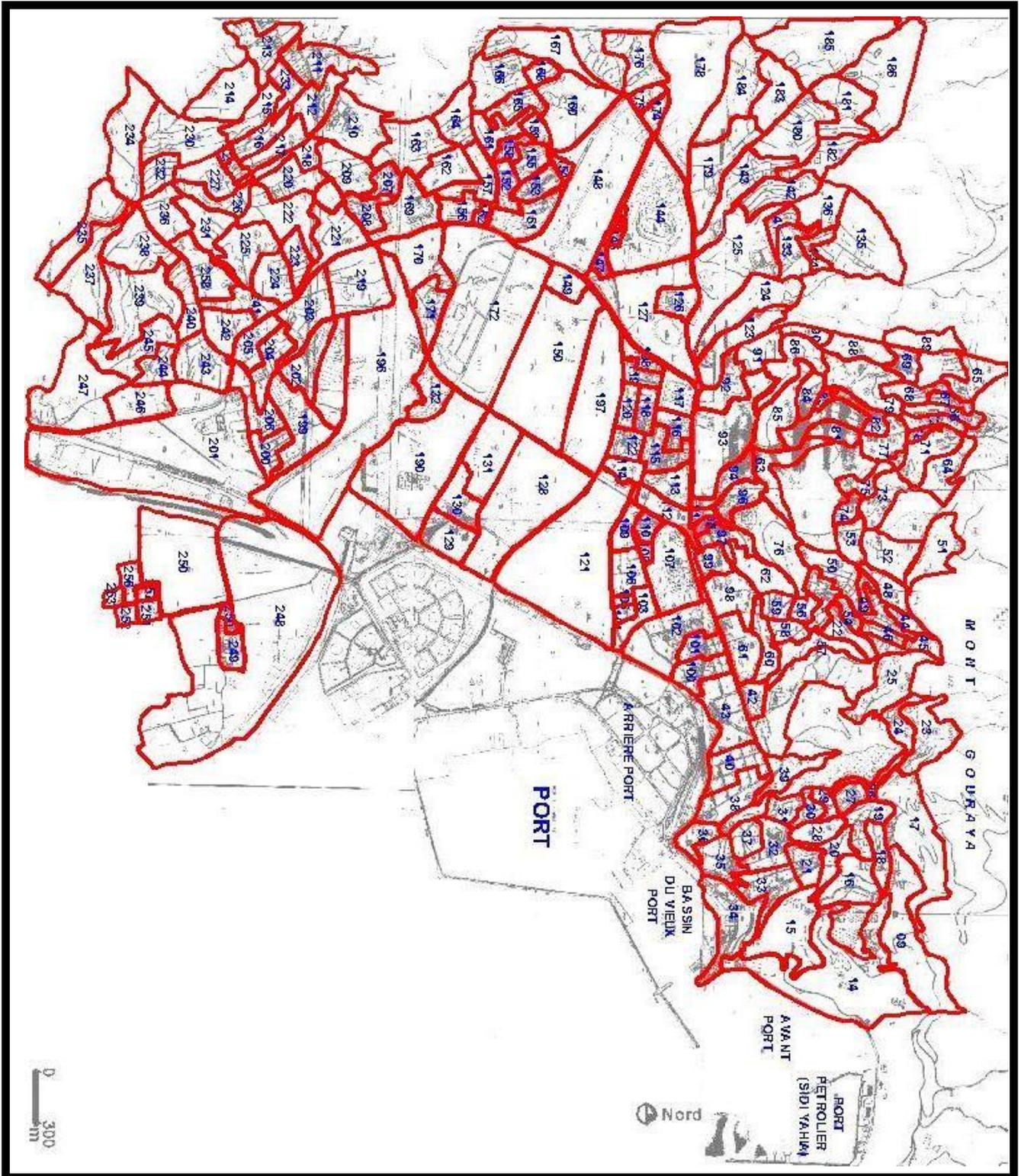
51	69516,2	6,95	666
52	64203,2	6,42	699
53	33984,5	3,40	678
54	15583,7	1,56	698
55	38792,85	3,88	1033
56	19234,4	1,92	726
57	50045,9	5,00	972
58	25255,15	2,53	790
59	25869,35	2,59	291
60	39603,5	3,96	564
61	61580,8	6,16	402
62	51704,9	5,17	478
63	60954,35	6,10	419
64	56363,85	5,64	878
65	51829,1	5,18	421
66	30187,5	3,02	1019
67	16350,4	1,64	722
68	31900,8	3,19	781
69	26694,8	2,67	469
70	-	-	-
71	60365,2	6,04	525
72	24267,1	2,43	853
73	50070,5	5,01	562
74	18645,8	1,86	508
75	27915,35	2,79	925
76	108624,1	10,86	435
77	44547,55	4,45	1001
78	8263,3	0,83	96
79	91104,1	9,11	728
80	54549,7	5,45	701
81	27732,6	2,77	907
82	25902,5	2,59	1045
83	8525,8	0,85	590
84	28032,75	2,80	893
85	71896,35	7,19	853
86	65025,6	6,50	869
87	-	-	-
88	45249,4	4,52	214
89	46163,25	4,62	648
90	19003,4	1,90	252
91	42545,05	4,25	779
92	51395,35	5,14	325
93	157058	15,71	1114
94	37803,35	3,78	946
95	11315,3	1,13	513
96	36375,5	3,64	597
97	35201	3,52	925
98	65786,85	6,58	830
99	27350	2,74	965
100	44912,1	4,49	475
101	33230,6	3,32	748
102	122450,2	12,25	969
103	36760	3,68	467

104	10372,5	1,04	870
105	6926,3	0,69	922
106	46315,1	4,63	902
107	11942,9	1,19	282
108	9481,5	0,95	864
109	30228,9	3,02	1316
110	19428,15	1,94	856
111	7502,7	0,75	163
112	42997,9	4,30	470
113	49645,7	4,96	561
114	28438,4	2,84	331
115	15628,8	1,56	784
116	32379,1	3,24	766
117	43528,7	4,35	911
118	118766,4	11,88	561
119	23094,2	2,31	462
120	25875,7	2,59	478
121	407197,35	40,72	351
122	30877,7	3,09	523
123	76483,05	7,65	782
124	98358,2	9,84	796
125	203241,55	20,32	588
126	35969,05	3,60	741
127	208582,45	20,86	669
128	281006,85	28,10	17
129	61098,6	6,11	852
130	54687,3	5,47	994
131	100477,35	10,05	476
132	48108,65	4,81	542
133	48908,7	4,89	759
134	22463,75	2,25	679
135	156827,75	15,68	1090
136	55777,1	5,58	566
137	-	-	574
138	-	-	1104
139	-	-	649
140	-	-	1298
141	23326,6	2,33	584
142	62798,75	6,28	704
143	94393,7	9,44	767
144	230284,15	23,03	200
145	7367,2	0,74	317
146	4535,1	0,45	0
147	12525,7	1,25	301
148	339487,15	33,95	219
149	33451,9	3,35	976
150	327472,55	32,75	457
151	64937,4	6,49	675
152	29870,75	2,99	804
153	34040,45	3,40	881
154	10068,6	1,01	881
155	31997,55	3,20	948
156	32622,95	3,26	629

157	51373,35	5,14	755
158	19680,4	1,97	538
159	18530,05	1,85	729
160	127867,2	12,79	581
161	43908,35	4,39	801
162	56467,6	5,65	825
163	96302,3	9,63	939
164	54426,6	5,44	911
165	39264	3,93	916
166	87345,55	8,73	1080
167	95044,65	9,50	1253
168	20036,1	2,00	1203
169	84855,95	8,49	675
170	93665,45	9,37	635
171	49744,6	4,97	602
172	456157,35	45,62	574
173	-	-	837
174	19278	1,93	123
175	18694,2	1,87	358
176	76329,7	7,63	798
177	-	-	1168
178	264016,5	26,40	534
179	118237,2	11,82	646
180	102537,3	10,25	716
181	848733	84,87	749
182	55202,3	5,52	645
183	75623,85	7,56	1067
184	117240,9	11,72	346
185	187773,95	18,78	872
186	167497,2	16,75	424
187	-	-	715
188	-	-	1038
189	-	-	498
190	314771,85	31,48	852
191	-	-	690
192	-	-	1207
193	-	-	756
194	-	-	675
195	-	-	365
196	516458,55	51,65	773
197	206773,45	20,68	99
198	20212,7	2,02	354
199	101476,95	10,15	801
200	36529,15	3,65	1078
201	602718,05	60,27	507
202	61056,4	6,11	684
203	83702,85	8,37	865
204	51311,7	5,13	973
205	42455,70	4,25	706
206	51992,65	5,20	1307
207	27414,70	2,74	815
208	56558,45	5,66	994
209	65746,15	6,57	785

210	98787,60	9,88	873
211	79429,70	7,94	727
212	54725,20	5,47	579
213	72547,85	7,25	848
214	91841,15	9,18	2142
215	47150,00	4,72	853
216	41112,60	4,11	941
217	42039,30	4,20	691
218	32791,30	3,28	729
219	113960,70	11,40	1615
220	54433,10	5,44	898
221	78201,70	7,82	1000
222	94039,10	9,40	845
223	33371,95	3,34	916
224	55143,30	5,51	1077
225	77309,35	7,73	667
226	42222,55	4,22	882
227	53240,25	5,32	889
228	11321,85	1,13	386
229	6389,75	0,64	186
230	117073,15	11,71	1346
231	61529,30	6,15	760
232	36278,60	3,63	1224
233	31963,05	3,20	319
234	127917,75	12,79	1154
235	900016,45	90,00	185
236	59489,55	5,95	791
237	108610,20	10,86	958
238	93050,40	9,31	577
239	149517,45	14,95	1599
240	49787,05	4,98	1202
241	41329,50	4,13	651
242	54173,15	5,42	861
243	77319,20	7,73	1080
244	38247,50	3,82	420
245	78850,25	7,89	841
246	65983,00	6,60	260
247	187400,15	18,74	581
248	835805,60	83,58	939
249	33210,70	3,32	401
250	243563,10	24,36	749
251	14973,00	1,50	0
252	13026,00	1,30	0
253	10634,95	1,06	0
254	-	-	76
255	-	-	0
256	22477,70	2,25	0
257	-	-	0
258	67191,45	6,72	915
259	-	-	973
Total	18753269,5	1875,33	175131

Annexe 01 : Tableau des surfaces et populations des districts de Bejaia.



Annexe 02 : Carte des districts de l'agglomération de Bejaia.

RESUME en français :

Parallèlement à la géométrisation de l'espace urbain dégagant un centre géométrique, s'est développée une vision hiérarchique de l'occupation de l'espace. Le sommet de cette hiérarchie a longtemps coïncidé avec cette centralité géométrique, qui devient alors l'espace d'identification de la ville, autrement nommé le centre-ville. Or la situation des centres-villes a beaucoup évolué aujourd'hui. Bejaia, à l'instar d'autres villes du monde, n'échappe pas au phénomène de l'éclatement du centre traditionnel suivi de l'apparition de nouvelles centralités. Notre étude vise à rechercher, dans le cadre d'une pluridisciplinarité d'approche, les niveaux de ruptures et le degré de correspondance ou d'écart entre la politique planificatrice adoptée et le potentiel socio-économique et urbanistique de la ville de Bejaia concernant ses espaces centraux. Elle cherche en particulier à dégager les polarités touristiques liées au site, au patrimoine et à la société et les prédispositions touristiques qui en résultent, et à développer leur cohérence dans la perspective d'une ouverture vers l'environnement méditerranéen.

TITRE en anglais:

Urban centralities in tourism development.

Abstract:

Along with the geometrization of urban space producing a geometric center, a hierarchical vision of space occupation has been developed. The top of this hierarchy has coincided for a long time with this geometrical centrality which becomes the essential element of city's identification, known by the term of downtown or city center. It is essential to note that downtowns have significantly evolved. Like other cities all over the world, the city of Bejaia doesn't escape this phenomenal disruption of these traditional centers, followed by emergence of new centralities. In the framework of a multidisciplinary approach, our study aims to discover different levels of breaks and degree of both conformance and difference between planning policy and socio-economic potentials of Bejaia, concerning its central spaces. Essentially, it searches to identify its touristic predispositions and develop their consistence and coherence in the light of opening up to the Mediterranean area.

DISCIPLINE:

Aménagement de l'espace, urbanisme.

MOTS-CLES :

Centralité – Centre-ville – Développement touristique – Bejaia – Algérie.

Centrality – Historical center – Tourism development – Bejaia – Algeria.

INTITULE ET ADRESSE DE L'UNITE DE RECHERCHE :

EA 2076 – Habiter - Université de Reims Champagne-Ardenne - 57 rue Pierre Taittinger 51096 REIMS Cedex.