

République algérienne démocratique et populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique
Université Abderrahmane Mira de Bejaia



Faculté de Technologie
Département d'Architecture

Mémoire de Fin de Cycle

En vue de l'obtention du diplôme de Master en
Architecture
Option : Architecture, Ville et Territoire

Thème

**Reconversion des friches urbaines au cœur
de l'attractivité touristique.
Cas de la ville de Bejaia**

Présenté par :

Melle HADDADI Lamia
Mr MOUSSAOUI Anis
Mr OULLAMI Youba

Devant le jury composé de :

Mr MOHDEB Rachid : Président.
Mr BOUNOUNI Sofiane : Examineur.
Mme. MECHERI Lynda : Encadreur.
Mme. BOUNIF Sonia : Encadreur.
Mr HAMCHAOUI Amirouche : Encadreur.

Soutenu le : 28/02/2017.

Remerciements

Tout d'abord on remercie dieu tout puissant de nous avoir donné le courage et la patience pour terminer ce modeste travail.

Il n'est pas très original de dire que la réalisation d'un mémoire reste un moment souvent stimulant, parfois stressant, mais toujours riche de rencontres et d'échanges. Ce texte doit en effet beaucoup aux nombreuses personnes qu'on a rencontrées et qui nous ont soutenus tout au long de notre mémoire.

Nos remerciements à nos encadreurs Mme Mechri, Bounif et Mr Hamchaoui pour leur compréhension, leur encouragement et leur orientation accordée tout au long de ce travail.

Nos vifs remerciements vont également aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre recherche en acceptant d'examiner ce modeste travail et de l'enrichir par leurs remarques.

On tient à remercier toutes les personnes de tous les organismes ayant aidé à l'élaboration de ce travail principalement dans la collecte des données, particulièrement l'Urbas, Direction du tourisme, la DUCH, Bureau d'étude AXXAM, etc.

Un grand merci pour nos chers parents et familles qui nous ont toujours soutenus le long de notre chemin, merci pour vos sacrifices et de nous avoir inculqué les valeurs justes de la vie.

Nos remerciements vont également à tous ceux qui nous ont accompagnés de loin comme de près à l'aboutissement de ce travail, qu'ils trouvent ici, l'expression de notre entière gratitude.

Enfin, à tous ceux de par le monde, ne vivent que du fruit de leur sueur et qui ne cessent d'espérer à un avenir meilleur.

Résumé

La reconversion des friches urbaines au cœur de l'attractivité touristique

Il est devenu évident aujourd'hui que l'application à la ville de la notion du développement durable renvoie précisément à la récupération des terrains urbains et à la reconstruction de la ville sur elle-même plutôt qu'à la poursuite de l'extension périphérique. En effet, l'urbanisation caractéristique de notre époque, a entraîné la naissance de nombreuses friches urbaines. Ces espaces représentent des failles d'un système urbain rigide, des espaces auxquels nous nous sommes désintéressés suite à la perte des fonctions originelles, ou au désintérêt de leur entretien.

Depuis quelques années, on voit émerger de nouvelles formes d'intervention dans l'espace public, mettant les friches au centre d'une attention particulière. Des interventions sommaires, à priori touristiques ou pas, dont la démarche principale est d'offrir une seconde jeunesse au site et ainsi apporter un regain d'intérêt pour le lieu et la ville. L'habitant de la ville prend petit à petit conscience de l'environnement qui l'entoure et souhaite aujourd'hui participer à la construction des espaces de son quotidien. Dans ce contexte, le devenir de la ville de Bejaia semble être inquiétant par la présence des friches qui affectent son image.

C'est justement dans ces interstices que le choix de notre thème de recherche s'est porté sur la problématique des friches urbaines et leur rôle majeur afin de redynamiser les villes. La présente recherche vise donc à appréhender la notion de l'attractivité touristique et ses composantes, les friches urbaines ainsi que le projet de reconversion et son impact sur le développement de la ville. Tout en s'inspirant des expériences étrangères ; française et marocaine comme un modèle de référence ainsi qu'une enquête par questionnaire électronique dont les résultats ont été dépouillés selon des analyses uni-variées et bi-variées.

Ainsi, la finalité recherchée est de démontrer qu'un projet de reconversion des friches existantes au sein de la ville de Bejaia constitue un levier pour enrayer de manière irréversible son délabrement urbain et promouvoir son attractivité touristique.

Mots clés : reconstruction de la ville sur elle-même- friches urbaines- redynamiser les villes- attractivité touristique- reconversion.

ملخص

تحويل الأراضي المتروكة والشاغرة في المناطق الحضرية من أجل جذب سياحي

أصبح واضحا اليوم أن تطبيق مفهوم التنمية المستدامة في المدينة يشير تحديدا إلى استعادة الأراضي في المناطق الحضرية وإعادة بناء المدينة على نفسها بدلا من السعي لتمديد الطرفية. في الواقع، تحضر عصرنا أدى إلى ولادة العديد من الأراضي البور في المناطق الحضرية. هذه المناطق تمثل أخطاء النظام الجامد للمناطق الحضرية، ومساحات لطالما نكرناها نظرا لفقدانها لوظائفها الأصلية أو بسبب إهمال صيانتها.

منذ سنوات، شاهدنا ظهور أشكال جديدة من التدخل في الأماكن العامة التي وضعت هذه الأراضي في مركز اهتمام. التدخلات سواء كانت سياحية أو لا، فإن النهج الرئيسي هو تقديم حياة ثانية إلى الموقع وجلب الاهتمام المتجدد للمكان والمدينة. الآن سكان المدينة يأخذون تدريجيا الوعي بالبيئة المحيطة بهم بإرادتهم في المشاركة في بناء مساحاتهم اليومية. في هذا السياق، مستقبل مدينة بجاية يبدو مرعب بوجود هذه الأراضي الشاغرة التي تؤثر على صورتها.

وفي هذه الثغرات ركزنا اختيارنا على موضوع بحثنا في مسألة الأراضي المصابة بالتلوث ودورها الرئيسي في إنعاش المدن. يهدف هذا البحث إلى فهم الجاذبية السياحية ومكوناتها، فهم الأراضي المتروكة والشاغرة الحضرية ومشروع إعادة التحويل وتأثيرها على تطوير المدينة. في حين بالاعتماد على الخبرة الأجنبية. الفرنسية والمغربية وأخذها كنموذج مرجعي والاستبيان الإلكتروني الذي تم تحليل نتائجه باستخدام أحادي متنوع وذات المتغيرين.

هكذا، فإن الهدف المنشود هو إثبات أن مشروع تحويل الأراضي البور الموجودة في مدينة بجاية هو وسيلة للحد من الأفة الحضرية التي لا رجعة فيها وتعزيز جاذبيتها السياحية.

الكلمات الرئيسية: مدينة على إعادة الإعمار -الأراضي المتروكة والشاغرة -التنشيط الحضري -الجاذبية السياحية - تحويل الأراضي.

Abstract

The reconversion of fallow lands at the heart of the tourist attractiveness

Nowadays, it became obvious that the application of the concept of sustainable development on the city scale leads to land recovery and urban regeneration rather than extensive urban extension. Modern urban planning strategies helped in the emergence of excessive fallow lands reflecting the failure of urban rigid systems that are organizing nowadays cities.

Recently, these fallow lands in the context of Bejaia city became the object of public and private anarchic architectural interventions that did not reflect a decent image related to this historical city. The aim of this study was to stimulate future projects and interventions that might improve and enhance the touristic attractiveness within the city of Bejaia. The analysis covered the exploration of foreign experiences on the subject and a questionnaire survey conducted with the inhabitants of Bejaia city as well as tourists visiting the city. The application of univariate and bivariate analyses showed that the reconversion of fallow lands would help in improving architectural and spatial quality as well as in enhancing touristic attractiveness of bejaia city.

Key words: Urban regeneration – fallow lands - revitalizing cities - tourist attractiveness - reconversion.

SOMMAIRE

Chapitre introductif	
Introduction générale	1
1. Problématique de la recherche	2
2. Hypothèse de la recherche	3
3. Objectifs de la recherche	3
4. Méthodologie et approches de la recherche.....	3
5. Structure du mémoire	5
Partie théorique	
Chapitre I	
Les friches, opportunité pour l'attractivité touristique.....	7
Introduction	
Section 1 : Le concept de « l'attractivité touristique » en question.....	6
1.1. L'attractivité touristique, de quoi parle-t-on ?.....	6
1.1.1. De l'attractivité en « général »	6
1.1.2. À l'attractivité touristique en « particulier »	7
1.2. Les éléments de l'attractivité touristique.....	7
1.2.1. Les attraits	7
1.2.2. Les attractions touristiques	8
1.2.3. Le produit touristique	8
1.3. Les attributs	9
1.3.1. Les attributs qui déterminent l'attractivité d'un lieu.....	9
1.4. L'attractivité touristique comme notion quantifiable	11
1.4.1. La valeur touristique totale (VTT)	11
1.4.2. L'indice de l'attractivité touristique (IAT)	12
Section 2 : Les friches urbaines, réalité tangible et notion polysémique	13
2.1. Qu'est-ce qu'une Friche urbaine ?.....	13
2.1.1. Évolution du terme « friche urbaine »	13
2.1.2. La friche urbaine	14
2.2. Facteurs expliquant la formation des friches	14
2.2.1. Facteur économique	14

2.2.2.	Facteurs liés au territoire en question	14
2.2.3.	Facteurs liés aux différentes stratégies des acteurs	14
2.3.	Typologie des friches urbaines	14
2.4.	Caractéristiques des friches urbaines	16
2.5.	Les interventions urbanistiques appliquées sur les friches urbaines	17
2.6.	La valeur touristique des friches urbaines	19

Conclusion

Chapitre II : Les friches urbaines comme support pour la reconversion

Introduction

Section1 :	La reconversion urbaine : enjeux, objectifs, acteurs, processus et contraintes.	20
1.1.	La nécessité d'une définition	20
1.1.1.	La reconversion	20
1.1.2.	Les friches urbaines	20
1.1.3.	La reconversion des friches urbaines	20
1.2.	Les enjeux de la reconversion sur les trois piliers de développement durable	21
1.2.1.	Enjeux sur le pilier environnemental	21
1.2.2.	Enjeux sur le pilier économique	21
1.2.3.	Enjeux sur le pilier social.....	21
1.3.	Les objectifs de la reconversion	21
1.4.	Les acteurs impliqués dans la reconversion urbaine.....	22
1.4.1.	Les initiateurs du projet	22
1.4.2.	Les professionnels et ingénieurs impliqués dans le processus de la reconversion	23
1.5.	La reconversion urbaine : un processus assez complexe.....	24
1.5.1.	Le processus de la reconversion des friches urbaines :.....	24
1.5.2.	Les éléments nécessaires à la bonne conduite d'un projet de reconversion :	25
1.6.	Les contraintes liées à la reconversion	26
Section2 :	Evolution de la notion de « reconversion des friches » en Algérie	26
2.1.	La problématique des friches et de leur reconquête dans la législation algérienne....	26
2.1.1.	Loi n° 90-25 du 18 novembre 1990 portant orientation foncière LOF	26
2.1.2.	Loi n° 90-30 du 01 décembre 1990 portant loi domaniale	27
2.1.3.	Loi n° 90-29 du 01 décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme LAU.....	27
2.1.4.	Loi n°04-05 du 14 aout 2004relative à l'aménagement et l'urbanisme	27

2.1.5.	Loi n°01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire et ses instruments	27
2.1.6.	Loi n°03-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable	28
2.1.7.	Loi n°04-20 du 25 décembre 2004 relative à la prévention des risques majeurs et à la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable	28
2.2.	Comparaison entre les outils législatifs algériens et français	29
2.3.	L'initiative entreprise au niveau du pays « El Medreb » un collectif culturel dédié aux jeunes d'Al-Hamma.....	30

Conclusion

Chapitre III : Etat de l'art sur la reconversion des friches urbaines et l'attractivité touristique

Introduction

Section1 :	Etat de l'art sur la reconversion des friches urbaines	33
1.1.	Les motifs du choix des exemples à analyser	33
1.2.	Les critères pris en considération dans l'analyse.....	33
Section2 :	Analyse des deux exemples.....	34
2.1.	Exemple de reconversion du parc de « la Villette » à Paris	34
2.1.1.	Les caractéristiques du site à reconvertir	34
2.2.2.	La position de l'assiette par rapport aux sites touristiques de la ville.....	34
2.2.3.	Le contexte socio-économique	35
2.2.4.	Les objectifs du projet.....	35
2.2.5.	La démarche suivie dans le projet de la reconversion	36
2.2.6.	Les retombées du projet.....	37
2.3.	Exemple de reconversion du port de Tanger au Maroc	37
2.3.1	Les caractéristiques du site à reconvertir	37
2.3.2.	La position de l'assiette par rapport aux sites touristiques de la ville	38
2.3.3.	Le contexte socio-économique	38
2.3.4.	Les objectifs du projet.....	39
2.3.5.	La démarche suivie dans le projet de la reconversion	39
2.3.6.	Les retombées du projet de reconversion	43

Conclusion

Partie empirique

Chapitre IV : Etat des lieux de l'attractivité touristique et les friches urbaines au sein de la ville de Bejaïa

Introduction

Section 1 : Aperçu touristique de la ville de Bejaia	46
1.1. Constat sur le tourisme à Bejaia	46
1.2. Les attributs de la ville de Bejaia.....	46
1.2.1. Le patrimoine naturel.....	46
1.2.3. Produits touristiques	47
1.2.4. Les facteurs socio-économiques	48
1.3. La fréquentation touristique et provenance des flux.....	48
Section 2 : La ville de Bejaia entre évolution et friches	50
2.1. L'évolution de la ville de Bejaia et l'apparition des friches	50
2.2. Les critères pris en considération dans l'identification des friches	50
2.2.1. Les critères retenus selon leurs définitions	50
2.2.2. Les critères retenus du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme PDAU	50
2.2.3. Analyse des friches identifiées au niveau de la ville de Bejaïa	51
a. La friche industrielle	52
b. Caractéristiques de la friche industrialo-portuaire.....	53
Conclusion	
Chapitre V : Vérification de l'hypothèse de recherche	
Introduction	
Section 1 : Méthodes et techniques d'investigation utilisées dans la démarche de vérification	57
1.1. Elaboration du questionnaire d'enquête	57
1.2. Analyse comparative	58
Section 2 : Lecture et analyse des données.....	59
2.1. Interprétation des résultats de l'enquête par questionnaire	59
2.1.1. Présentation de l'échantillon (profil)	60
2.1.2. Interprétation des résultats concernant l'attractivité touristique.....	61
2.1.3. Interprétation des résultats sur les friches urbaines	64
2.1.4. Interprétation des résultats de la reconversion des friches urbaines	66
2.1.5. La reconversion des friches urbaines au service de l'attractivité touristique.....	67
Synthèse des résultats de l'enquête de recherche établie pour la vérification de l'hypothèse de recherche.....	68
2.2. L'analyse comparative.....	68
2.2.1. Le site à reconvertir	68
2.2.2. Le contexte.....	68

2.2.3. Projet de reconversion	68
Conclusion	
Conclusion générale	
1. Retour théorique	71
2. Les principaux enseignements de l'analyse du cas d'étude.....	72
3. Vérification de l'hypothèse.....	72
4. Limites et difficultés de la recherche.....	72
5. Perspectives de la recherche	73
Références bibliographiques	71
Annexes.....	Erreur ! Signet non défini.

Liste des figures

Figure 1 : Le modèle concentrique d'aménagement d'une attraction touristique de Gunn.....	08
Figure 2 : Vue générale sur la friche industrielle Rochester Riverside avant et après réaménagement	17
Figure 3 : Vue générale sur le port de Tanger avant et après la reconversion.	17
Figure 4 : Exemple de reconversion d'une friche urbaine en France avec l'implication des différents acteurs.....	24
Figure 5 : Le déroulement de la procédure de reconquête d'une friche urbaine.....	25
Figure 6 : prise photographique d'El Medreb.	31
Figure 7 : Vue générale des abattoirs de la villette au XIX ° siècle	34
Figure 8 : Carte de la position du site de la Villette par rapport aux sites touristiques.....	35
Figure 9 : Le Zénith de Paris	36
Figure 10 : La Grande halle.....	36
Figure 11 : La cité de la science et de l'industrie.	37
Figure 12 : La Philharmonie de Paris.	37
Figure 13 : Position du port de Tanger par rapport aux sites touristiques.....	38
Figure 14 : Les extensions établies pour l'aménagement des 03 postes à quai.	40
Figure 15 : Les trois phases pour l'amélioration du marché de plaisance du port.	40
Figure 16 : L'aménagement de cinq (05) places publiques pour le port.	41
Figure 17 : Les équipements culturels projetés au niveau du port.	42
Figure 18 : Les équipements d'hôtellerie projetés au niveau du port.....	42
Figure 19 : Les équipements d'hôtellerie projetés au niveau du port.....	43
Figure 20 : le cap Carbon.	48
Figure 21 : le cap Bouak.....	48
Figure 22 : Graphe de l'évolution des entrées aux frontières des touristes 2009- 2011.	49
Figure 23 : Carte des flux touristiques de l'année 2012.....	49
Figure 24 : Carte des principales friches de la ville de Bejaïa	51
Figure 25 : Carte de la situation et d'accessibilité à la friche industrielle.....	52
Figure 26 : Vue sur l'entité industrielle ENMTP	53
Figure 27 : Vue sur les aires de stockages.....	53

Figure 28 : Carte de la situation et d'accessibilité à la friche de l'arrière port.....	54
Figure 29 : Vue sur L'arrière port	54
Figure 30 : Vue sur les hangars destinés aux stockages	54
Figure 31 : Carte de la position des friches par rapport aux sites touristiques.....	55
Figure 32 : Calculateur de la taille de l'échantillon pour l'enquête	57
Figure 33 : Schéma récapitulatif des outils méthodiques de la vérification de l'hypothèse.	58
Figure 34 : Graphe représentant l'âge et genre des questionnés.	61
Figure 35 : Graphe représentant la profession et lieu de résidence des questionnés.....	61
Figure 36 : Graphe représentant le croisement entre la variable du motif du choix et celle du degré de fréquentation.	62
Figure 37 : Graphe représentant les critères de choix de la ville de Bejaia.....	63
Figure 38 : Graphe représentant l'évaluation de la qualité des services.	63
Figure 39 : Graphe représentant les sites fréquentés en dehors des sites touristiques.	64
Figure 40 Graphe: représentant la reconnaissance des friches leur description par les questionnés.	65
Figure 41 : graphe représentant le rapport des terrains avec leurs entourages et leurs états selon les questionnés.	65
Figure 42 : graphe représentant l'opinion des questionnés vis-à-vis de la reconversion.....	66
Figure 43 : graphe représentant l'opinion des questionnés vis-à-vis de la reconversion et les acteurs impliqués dans ce processus.....	66
Figure 44 : graphe représentant l'opinion des questionnés vis-à-vis de la reconversion et les projets souhaités.	67
Figure 45 : graphe représentant l'opinion des questionnés vis-à-vis de la reconversion et les projets souhaités.	67

Liste des tableaux

Tableau 1 : Les attributs de l'attractivité touristique.	10
Tableau 2 : l'indice de l'attractivité touristique	12
Tableau 3 : Caractéristiques des friches urbaines	17
Tableau 4 : Tableau récapitulatif des différents aspects de prise en charge de la politique de reconversion des friches urbaines.	30
Tableau 5 : Tableau récapitulatif de l'analyse des deux exemples de reconversion des friches urbaines.	44
Tableau 6 : Les sites historiques les plus importants au niveau de la ville de Bejaïa	47
Tableau 7 : Thème et type d'analyses adoptées pour l'interprétation des résultats de l'enquête.	60
Tableau 8 : Le croisement entre la variable du motif du choix et celle du degré de fréquentation.	62
Tableau 9 : La reconnaissance des friches et leur description par les questionnés.	65
Tableau 10 : Tableau comparatif entre les deux cas étrangers et le cas d'étude.	69

Liste des cartes :

Carte 01 : Position du site de la Vilette par rapport aux sites touristiques.....	35
Carte 02 : Position du port de Tanger par rapport aux sites touristiques.....	38
Carte 03 : Les flux touristiques de l'année 2012.....	49
Carte 04 : Les principales friches de la ville de Bejaïa.....	51
Carte 05 : Situation et accessibilité aux friches de la zone industrielle.....	52
Carte 06 : Situation et accessibilité à la friche de l'arrière port.....	54
Carte 07 : Position des friches par rapport aux sites touristiques.....	55

Liste des abréviations et acronymes :

- ADEME** : Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie.
- ALCOST** : Algérienne du Costume.
- APUR** : Atelier Parisienne d'Urbanisme
- DD** : Développement Durable.
- ENMTP** : Entreprise Nationale de Matériel de Travaux Public.
- EPA** : Etablissement Public d'Aménagement.
- EPF** : Etablissement Public Français
- EPLA** : Entreprise de Préfabrication Légère et d'Aluminium.
- EPLF** : Entreprise de Promotion du Logement Familial.
- FEM** : Forum Economique Mondial.
- IAT** : Indice de l'attractivité touristique.
- ICOTAL** : Industrie Cotonnière Algérienne.
- INCDT** : Institut national de recherche et de développement dans le tourisme.
- LAU** : Loi relative à l'Aménagement et à l'Urbanisme.
- LOF** : Loi d'Orièrène Foncière.
- ONISEP** : Office National d'Information sur les Enseignements et les Professions.
- OPGI** : Office de Promotion et de Gestion Immobilière.
- PATW** : plan d'aménagement du territoire de wilaya.
- PDAU** : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.
- PLU** : Plan Local d'Urbanisme.
- POS** : Plan d'Occupation du Sol.
- SAPT** : Société d'Aménagement de la zone Portuaire de Tanger ville.
- SDAT** : Schéma Directeur d'Aménagement.
- SEM** : Société d'Economie Mixte.
- SNAT** : Schéma National de l'Aménagement du Territoire.
- SONATRACH** : Société Nationale pour la Recherche, la Production, le Transport, la Transformation, et la Commercialisation des Hydrocarbures
- SRAT** : Schéma Régional d'Aménagement du Territoire.
- SRU** : Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement urbain.
- UNESCO**: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
- VTT** : La valeur touristique totale.
- ZI** : Zone industrielle.

Chapitre introductif

Introduction générale

Il paraît clair que le tourisme est à l'heure actuelle en pleine mutation. En effet, il a pris une nouvelle tendance : les voyageurs, éprouvant de l'attrait pour des lieux du quotidien, sortent de plus en plus des zones propres et soignées qui leur sont destinées. Cet attrait est à la base de la recherche de l'authenticité et surtout de la volonté d'expérimenter ce qui n'a pas été conçu pour eux¹. De ce fait, on peut dire que cette tendance apparaît comme une opportunité pour transformer des lieux jusqu'à présent délaissés en espaces attractifs. Ce qui inscrit les friches qui sont souvent chargées d'une histoire voire d'un héritage social, dans une démarche de reconquête et de mise en valeur.

La question de l'attractivité des villes qui est aujourd'hui au cœur des politiques nationales, régionales et locales, repose essentiellement sur les attributs d'une destination et l'image qu'elle projette. Elle est caractérisée, selon plusieurs chercheurs, comme étant un pôle attractif qui détermine une dynamique d'appropriation (Gagnon, 2007). Cette dynamique est poussée par une motivation du voyageur à se diriger vers un lieu dans lequel il retrouvera un ou plusieurs éléments qui l'attirent.

Dans un contexte où la consommation du foncier est remise en cause et où les notions de renouvellement urbain et du développement durable sont d'actualité, le retour à la ville et l'une des solutions de sortir des problèmes liés à l'étalement urbain, la saturation et la surcharge que subissent nos villes d'aujourd'hui. Les espaces urbains sont particulièrement concernés par cette situation. Parmi eux on peut citer « les friches urbaines ». Ces morceaux de la ville, carrément inutilisés, bâtis ou non, situés au cœur de la ville, symbole d'un passé industriel ou militaire, mais également témoins d'une économie en constant mouvement, créant ainsi une certaine fragmentation spatiale qui reflète une image négative aux yeux de l'habitant et du visiteur. Donc ces espaces avec leur « localisation » et « visibilité » peuvent être plus influents que le type d'activité qui les a abandonnées. En effet ces friches, traitées comme un problème spatial par les uns, et comme un potentiel foncier par les autres, ont été reconvertit dans le but d'accueillir de nouvelles fonctions. D'ailleurs, en matière de reconversion des initiatives foisonnent partout dans le monde pour transformer les faiblesses de ces friches en opportunités tout en donnant aux différents tissus un nouveau souffle pour les réintégrer dans le développement urbain de la ville et son attractivité.

Comme tout pays méditerranéen, l'Algérie dispose d'un grand potentiel touristique de par son offre naturelle diversifiée et son offre culturelle variée : archéologie, histoire... Dont certains ont été inscrits sur la liste du patrimoine mondiale de l'Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture (UNESCO) à savoir les fresques du Tassili et la pentapole de Ghardaïa. Cependant, selon le forum économique mondial (FEM) 2015, l'Algérie occupe la

¹Maria GRAVARI-BARBAS and Marie DELAPLACE, « Le tourisme urbain « hors des sentiers battus » », Téoros [Online], 2015. Disponible sur : <http://teoros.revues.org/2790>

123ème position sur 141 pays en matière de compétitivité touristique². Contrairement à certains pays voisins, l'Algérie n'a pas pu tirer profit de ses atouts et développer des projets qui lui permettent de se rendre plus désirable et de drainer un flux important de touristes.

1.Problématique de la recherche

Le tourisme est aujourd'hui au cœur des débats politico-économiques en Algérie vu son importance en ce temps de crise énergétique puisque l'économie nationale repose essentiellement sur la rente pétrolière et gazière. De plus, les villes algériennes ont connu au fil des décennies, une croissance démesurée, parfois anarchique ce qui a engendré une rupture de la continuité physique de la ville et l'abandon de certaines fonctions donnant naissance à ce qu'on appelle « les friches urbaines ».

Toutes les actions entreprises en Europe et dans les pays occidentaux en matière de reconversion des friches reflètent l'état de retard des villes algériennes (entre identification des différentes friches industrielles, portuaires, militaires, ferroviaires, et le lancement effectif d'une opération de reconversion). On doit reconnaître que dans la réalité algérienne, le renouvellement urbain ou l'une de ses opérations n'est pas assez répondu. Cependant il faut noter la bonne initiative engagée dans le cadre de l'opération du Hamma à Hussein Dey, avec l'ilot prioritaire et toute la restructuration de la zone qui s'inscrit dans le cadre de la politique de renouvellement urbain et la réhabilitation du parc Beyrouth (Ex-Mont Riant).

Le cas de la ville de Bejaïa en est un exemple illustratif. Surnommée «la perle du Maghreb », elle a pour elle, sa situation géographique très attrayante, ses ressources naturelles et ses potentialités touristiques et les projets structurants. Elle offre certes toutes les conditions nécessaires pour la réalisation d'un pôle attractif et peut espérer se hisser au rang des grands pôles de développement du pays.

La ville de Bejaïa nous est présentée aussi avec ses zones d'ombres : ses lieux incertains, négligés et presque effrayants, se présentant sous forme de friches. Devenant ainsi une ville qui donne une image inachevée et négative à cause de ces entités qui sont facilement repérables.

Lors des années 70, la plaine de la Soummam représentait un terrain agricole presque vierge, la démographie galopante et l'industrialisation ont conduit à l'implantation des unités industrielles sur ces terrains. La ville est devenue depuis quelque temps, une cité coincée entre deux statuts : celui d'être une ancienne (veille ville) ou se relooker en une toute nouvelle (tissu urbain contemporain). Elle a atteint un niveau avancé de précarité et de délabrement représentant ainsi un environnement peu attractif.

Éparpillées dans le tissu urbain, proches des sites touristiques et services majeurs de la ville, les friches occupent désormais des espaces centraux, ils se présentent sous forme de dépôts et hangars ou de terrains en état d'abandon ou en sous-utilisation. La marginalisation de ces friches est

² Tout sur l'Algérie, Disponible sur : www.tsa-algerie.com/20150507/competitivite-touristique-lalgerie-classee-123e/ [Consulté le 1^{er} décembre 2016].

devenue de plus en plus flagrante, ce qui va rompre la continuité urbaine physique, sociale et économique et ne participent plus à la dynamique urbaine de la ville de Bejaia.

De ce fait ces friches de par leur localisation centrale dans la ville de Bejaïa constituent aujourd'hui non seulement un foncier qui présente un vrai potentiel à reconquérir mais aussi des espaces à reconverter à des fins touristiques attractives.

Au regard des constats présentés ci-dessus, il est indispensable de s'interroger sur l'avenir de cette ville face à son attractivité touristique. Dans cette optique, la question de recherche est la suivante :

Est-ce que la reconversion des friches urbaines peut assurer une attractivité touristique à la ville de Bejaïa et lui redonner un second souffle ?

2. Hypothèse de la recherche :

Etant donné que les friches urbaines peuvent refléter une image déplaisante de la ville, en particulier, lorsqu'elles sont situées auprès des sites touristiques les plus importants, leur reconversion s'avère comme un levier pour l'attractivité touristique.

3. Objectifs de la recherche :

Cette recherche vise les principaux objectifs qui suivent :

- Démontrer que les friches urbaines peuvent constituer un potentiel pour développer l'attractivité touristique.
- Réintégrer les friches dans la dynamique urbaine afin de répondre aux besoins de la population et des visiteurs.

4. Méthodologie et approches de la recherche :

Dans le dessein de mener à bien notre recherche et de pouvoir vérifier notre hypothèse, nous avons scindé notre travail en deux parties principales qui s'appuient sur deux approches complémentaires : théorique et empirique.

La première partie consiste en une approche théorique fondée sur l'analyse du contenu relatif au thème en question. Ce dernier se compose de trois notions à savoir : l'attractivité touristique, les friches urbaines et la reconversion. Pour ce faire, nous avons opté pour une recherche bibliographique afin de collecter de nombreuses informations issues de différentes sources (ouvrages, travaux universitaires et études réalisées par des chercheurs).

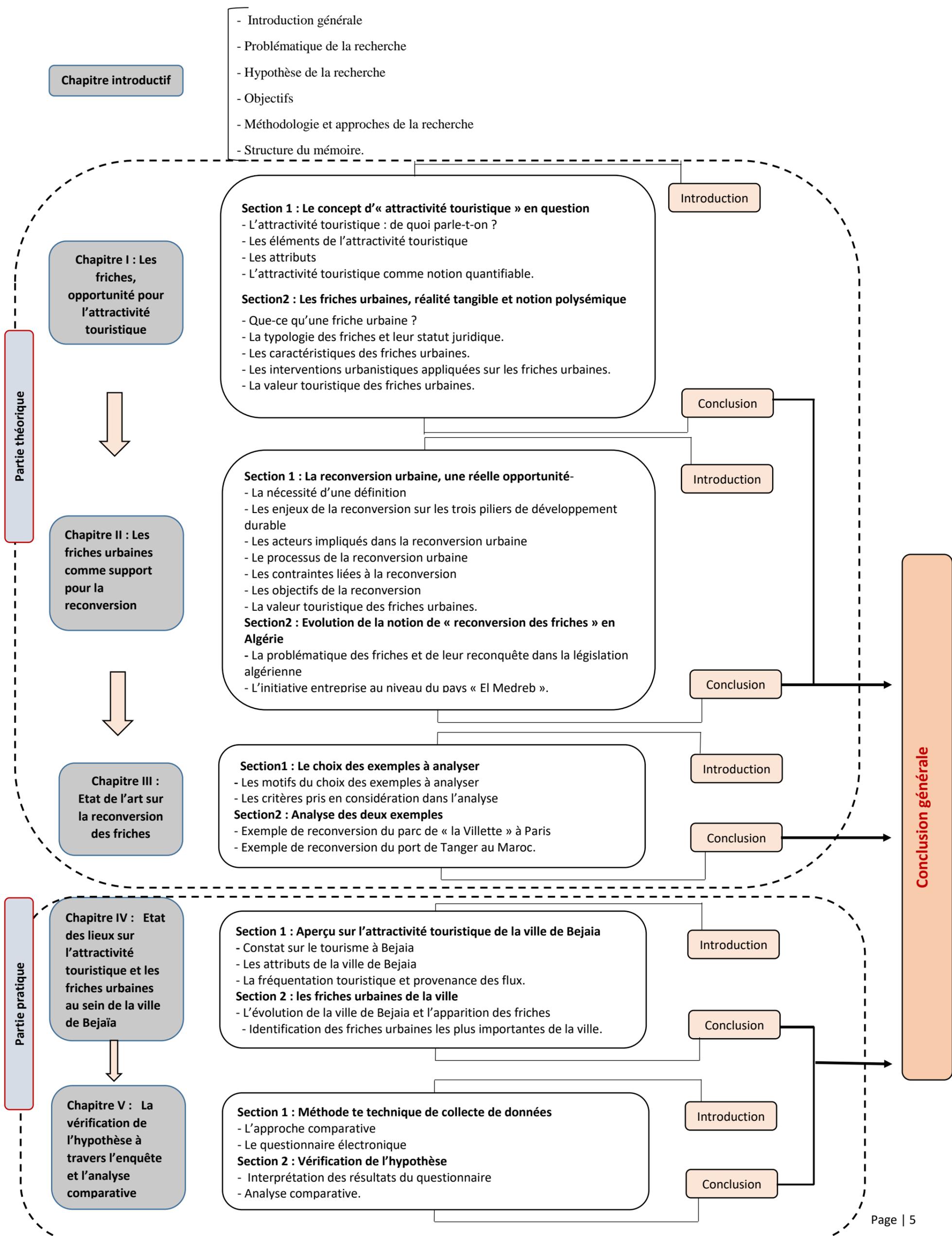
La deuxième partie par contre, nous avons abordé une approche analytique, sectionnée en plusieurs chapitres :

- Le premier chapitre « Etat de l'art » qui comprend une analyse comparative de deux exemples de reconversion de friches urbaines.
- Le deuxième chapitre « Etat des lieux » traitant l'analyse de la zone d'étude et son diagnostic en termes d'attractivité touristique et de friches urbaines.
- Le troisième chapitre « Vérification de l'hypothèse » à partir d'une approche comparative entre les deux exemples et la zone d'étude et une enquête par questionnaire électronique

destiné aux touristes et aux habitants. À l'issue de ces deux techniques, nous avons formulé une synthèse générale, qui nous a permis de vérifier notre hypothèse de travail.

5. Structure du mémoire :

Thème : La reconversion des friches urbaines au cœur de l'attractivité



Partie théorique

Chapitre I :

**Les friches, opportunité pour l'attractivité
touristique.**

Introduction

Aujourd'hui, les villes sont de plus en plus mises en concurrence, du fait notamment de la mondialisation. Elles cherchent ainsi à attirer toujours plus de touristes, et à se positionner en tête de nombreux palmarès. Elles doivent surtout effectuer des choix en cherchant à valoriser les atouts du territoire d'une manière originale. La ville est organisée entre des espaces privés et publics (parcs et places), tout en nous cachons des espaces moins glorieux, des espaces qui nous apparaissent comme interdits ou inaccessibles nommés « friches urbaines ». Depuis quelques années, on voit émerger de nouvelles formes d'interventions pour ces espaces auxquels on a longtemps tourné le dos. Pourtant, ils représentent un espace d'opportunité, de liberté et parfois même de résistance. Ce qui permet de leur offrir une seconde jeunesse et d'apporter un regain d'intérêt pour le lieu et le restant de la ville.

Le présent chapitre qui est structuré en deux sections mettra son éclairage sur les deux notions de l'attractivité touristique et de la friche urbaine qui sont les notions essentielles de notre recherche. En premier lieu, nous allons marquer un passage de la notion de l'attractivité en général à l'attractivité touristique en particulier. Par la suite, on mettra en exergue les composantes de cette notion ainsi que ses attributs. En second lieu, nous allons développer la notion des friches urbaines avec ses généralités et sa typologie. Nous exposerons aussi leurs caractéristiques, les actions applicables, pour déterminer à la fin leur valeur touristique.

Section 1 : Le concept de « l'attractivité touristique » en question

1.1. L'attractivité touristique, de quoi parle-t-on ?

1.1.1. De l'attractivité en « général » :

L'attractivité est un terme d'usage relativement neuf dont on se sert pour désigner un produit, une profession, une implantation³... Mais s'agissant de la ville, le concept recouvre deux registres à l'origine bien différents. Le premier permet d'appréhender la nature objective de l'attractivité qui s'identifie donc à une force qui non seulement attire à soi, mais retient sur place. Cette force permet de faire converger toute sorte de ressources, populations, capitaux, main-d'œuvre, entreprises, emplois, événements professionnels, etc. Le second registre de l'attractivité est celui, plus subjectif qu'exerce un bien, un lieu ou une personne. Il renvoie à la séduction et à l'influence qu'exerce un objet, quel qu'il soit, sur les consciences individuelles.

De ce fait, l'attractivité peut être interprétée en termes de pouvoir exercé par un territoire sur les hommes et les actions humaines. Ce pouvoir peut être étudié à plusieurs échelles, selon la sphère d'influence qui est prise en compte : internationale, nationale, régionale ou encore intra-urbaine.

³ CUSIN François et DAMON Julien, *Les villes face aux défis de l'attractivité. La Fabrique de la Cité*, futuribles n° 367 octobre 2010. 22p. Disponible sur <http://www.futuribles-revue.com>

1.1.2. À l'attractivité touristique en « particulier » :

Plusieurs auteurs en tourisme ont étudié le phénomène d'attractivité pour comprendre comment les touristes sont attirés par une destination⁴ dont : Lew et Crouch.

- Selon Lew (1987), l'attractivité de certains lieux est généralement interprétée comme étant « the basic element on which tourism is developed ». Il définit l'attractivité touristique comme l'élément de la destination qui tire le voyageur hors de son environnement habituel.

De fait, le chercheur a développé trois types d'approches pour mieux cerner le concept de l'attractivité touristique :

a. La première approche « The idiographic perspective » : ou approche géographique qui renvoie aux qualités naturelles (flore, faune, climat) et culturelles (histoire, population, monuments) pour créer des attractions avec un caractère unique des sites ou des villes.

b. La deuxième approche « The organisational perspective » : ou approche aménagiste qui aborde les conditions d'accessibilité, d'aménagement, disponibilité en services, de capacité et de planification dans lesquelles les attractions opèrent. L'attractivité des lieux est alors reliée à l'organisation de l'espace touristique, ce qui permet la mise en valeur d'un contenu préalablement évalué comme potentiel, quels que soient le lieu et les qualités naturelles ou culturelles de celui-ci.

c. La troisième approche « The cognitive perspective » : ou approche sociologique qui concerne les perceptions des touristes. Par leur perception et expérience, les consommateurs sélectionnent, organisent et interprètent les informations qui parviennent à leurs sens. C'est donc à travers le regard des visiteurs qu'on peut mieux comprendre l'attractivité d'un lieu touristique.

- Pour Crouch (2011), l'attractivité touristique repose sur les attributs d'une destination et sur la perception qu'en ont les visiteurs. L'interprétation qu'ils en font leur permet de donner du sens aux informations issues de leur environnement, donc de ressentir un certain niveau d'attrait envers une destination.

1.2. Les éléments de l'attractivité touristique :

L'attractivité est un terme complexe désignant à la fois de l'attrait et de l'attraction. Ces concepts, en plus de celui de produit touristique, sont importants en tourisme. Marc Laplante (1983) a déjà suggéré qu'il serait peut-être souhaitable de distinguer entre ce qui existe spécifiquement pour le touriste (une attraction) et ce qui existe indépendamment de ce dernier (un attrait).

1.2.1. Les attraits :

Les attraits sont les ressources naturelles et culturelles, présentes sur le territoire, qui ont le potentiel de contribuer au produit touristique. Ces attraits peuvent servir de toile de fond lors d'un

⁴ Maryse Boivin, *le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine*. Thèse : études urbaines, aménagement. Québec : Université du Québec à Montréal, 2016, 544 pages.

voyage (paysages, coutumes locales, etc.), à ce moment-là, ils servent de base aux attractions.⁵ L'attrait n'existe pas spécifiquement pour le touriste. Par exemple, un paysage ou une production culturelle locale sont des éléments qui peuvent rendre une ville ou une région attrayante sans pour autant que ces attrait existents à des fins spécifiquement touristiques.

1.2.2. Les attractions touristiques :

Selon certains classiques (principalement MacCannell, 1999 et Leiper, 1990), une attraction serait tout élément, tangible ou intangible, qui, à partir d'une mise en valeur appropriée de ressources naturelles ou culturelles, aurait la capacité d'attirer un touriste.

Les attractions touristiques sont tous les éléments d'une destination touristique qui attirent les touristes hors de leur lieu de résidence et qui se réfèrent aux caractéristiques géographiques d'un espace. Dans cette optique, Gunn (1997) aborde l'environnement spatial de l'attraction touristique comme trois disques concentriques. Le « nucleus » est la raison d'être qui attire les touristes, la zone appelée « inviolate belt » représente la mise en scène touristique et la « zone of closure », constitue le contexte plus large de l'attraction.⁶

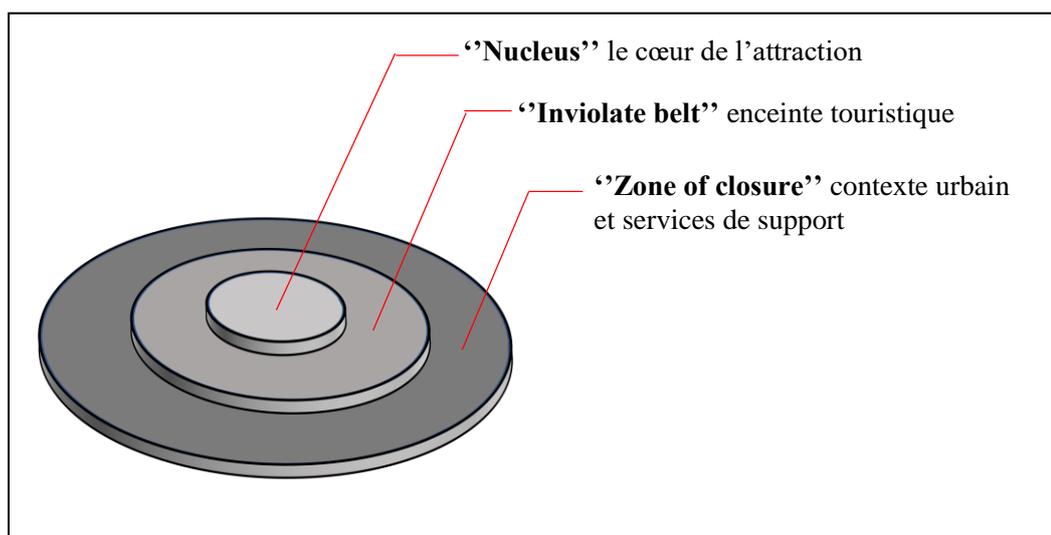


Figure 1 : Le modèle concentrique d'aménagement d'une attraction touristique de Gunn.

(Source : Botti et coll, 2008, traité par auteurs)

1.2.3. Le produit touristique :

« Un produit est tout ce qui peut être offert pour satisfaire un besoin ou un désir » (Kotler et Al, 2000).

Dans la littérature scientifique, le produit touristique prend une multitude de significations. Le produit touristique peut être considéré comme l'ensemble d'attributs humains et naturels qui

⁵ François DE GRANDPRÉ. *Attrait, attractions et produits touristiques : trois concepts distincts dans le contexte d'un développement touristique régional [en ligne]*. Québec : Theoros, 2007, 12 pages. Disponible sur <<https://teoros.revues.org/795>> [Consulter le 23 novembre 2016]

⁶ Maryse Boivin, *le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine*. Thèse : études urbaines, aménagement. Québec : Université du Québec à Montréal, 2016, 544 pages.

composent un territoire et qui déterminent son attractivité. Ces attributs sont des attraits qui influencent positivement le choix des touristes. Les sites naturels, les sites historiques, les musées, les aquariums, les lieux religieux, les événements culturels ou sportifs, les restaurants et les hôtels sont des exemples d'attraits qui peuvent composer un produit⁷.

Autrement dit les produits sont les activités auxquelles les touristes peuvent participer, ainsi que l'expérience dont ils vont se souvenir (Lew, 1987).

1.3. Les attributs :

D'un point de vue touristique, les attributs sont un ensemble d'attraits qui influenceront positivement ou négativement les touristes. Pour être attractif, un territoire doit être en mesure d'offrir des infrastructures et des services qui permettront aux voyageurs de vivre une expérience remarquable, unique et intense. Les structures d'accueil et les moyens de transport jouent un rôle majeur dans le développement d'un produit touristique⁸.

L'attractivité touristique d'un territoire renvoie à une diversité d'attributs qui provoquent des déplacements (Gagnon, 2007). Cependant, il n'y a pas que le nombre d'attraits qui soit important dans l'analyse d'un lieu, mais une diversité d'attributs naturels, bâtis et sociaux culturels entourant ce territoire. Par ailleurs, pour être attractif, un territoire doit offrir une expérience unique aux visiteurs (Deng et Al, 2002).

1.3.1. Les attributs qui déterminent l'attractivité d'un lieu :

Selon les recherches effectuées par une vingtaine d'auteurs dans le cadre d'établir une certaine relation entre les attributs et l'attractivité touristique, ces recherches ont abouti à une synthèse par catégorie comme le résume le tableau suivant (tableau1).

En faisant une lecture horizontale du tableau, on retrouve chez chaque chercheur le nombre d'attributs qu'il met en valeur par exemple : Lew (1987) qui associe l'attractivité a un nombre de 10/19, par contre Gagnon (2007) lui avait joint un nombre de 5/19.

La lecture verticale démontre que certains attributs ont une plus grande importance que d'autres tels que : les infrastructures d'accueil (16 auteurs), culture et accueil (15 auteurs), les attraits touristiques (13 auteurs) ... Par ailleurs, d'autres attributs ont une moins grande influence sur l'attractivité tels que : l'architecture, la langue, la religion et le prix.

Ces deux lectures nous mènent à prouver que l'attractivité touristique est générée par un ensemble d'attributs présents sur le territoire puisque les chercheurs s'entendent tous à associer l'attractivité à plusieurs attributs.

⁷ Olivier Dominic Galarneau, *L'attractivité du territoire touristique*. Mémoire : Maîtrise en sciences géographiques. Québec : université Laval, Québec Canada, 2015, 131 pages.

⁸ Op. cit

Auteurs Attributs	Patrimoine naturel			Logistique		Produits touristiques								Facteurs sociaux et économiques					Total	
	Saison-climat	Paysage	Lieux naturels	Infrastructure d'accueil	Accessibilité transport	Attraits	Lieux culturels et historiques	Divertissements	Événements	Architecture	Unique-Rare	Centres commerciaux	Noyau-Centre	Sécurité	Culture-accueil	Langue	Religion	Prix		Cuisine
Ritchie et Zins (1978)	X		X	X	X	X	X	X						X	X			X		10
Smith (1980)				X		X							X	X						4
Lew (1987)	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X					13
Smith (1980)				X		X		X	X			X	X							6
Leiper (1990)		X											X							2
Nolan (1992)				X			X		X						X		X			5
Kim (1998)	X			X	X		X	X						X	X					7
Deng et Al (2002)		X	X	X	X	X					X				X					7
Gallarza et Al (2002)	X	X	X	X	X	X	X	X				X		X	X			X	X	13
Enright et Newton (2004)	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X		X	X				X	13
Van der Ark et Richards (2006)					X	X	X				X				X					5
Escadafal (2007)	X		X	X		X	X	X					X		X					8
De Grandpré (2007)			X				X								X					3
Gagnon (2007)				X		X		X	X				X							5
Viceriat et Al (2007)			X	X	X	X	X	X	X	X		X	X							10
Khadaroo et Seetanah (2008)					X													X		2
Cracolici et Nijkam (2008)		X	X	X			X		X			X		X	X			X	X	10
Wang et Hsu (2010)				X		X		X	X			X			X					6
Kusen (2010)	X		X	X	X	X	X	X							X	X	X			10
Jin et Al (2012)	X			X	X			X					X	X	X	X		X		9
Total	8	6	10	16	10	13	12	12	8	2	3	7	7	8	15	2	2	5	3	

Tableau 1 : Les attributs de l'attractivité touristique.

(Source : Olivier Dominic GALARNEAU, 2015, reproduit par auteurs)

1.4. L'attractivité touristique comme notion quantifiable :

Nous avons remarqué que dans la littérature scientifique roumaine consacrée à la géographie du tourisme, de nombreuses études tentent de développer la construction de plusieurs instruments de mesure de l'attractivité touristique d'une destination ou d'un territoire. Parmi ces instruments, on citera : la valeur touristique totale (VTT) et l'indice de l'attractivité touristique (IAT).

1.4.1. La valeur touristique totale (VTT) :

Fondé sur l'inventaire de ressources à caractères touristiques existantes sur le territoire, le calcul de la valeur touristique totale représente en fait un instrument de diagnostic de l'état actuel du développement du tourisme sur le territoire pris en compte, et permet d'anticiper les possibilités de développement ultérieur⁹.

Donc pour entamer l'évaluation, il faut tout d'abord établir un inventaire exploitable des ressources naturelles et infrastructures associées. Les caractéristiques de ces ressources représentent les indicateurs qui permettent leur quantification. L'attractivité des ressources touristiques réside dans une série d'aspects esthétiques, symboliques et fonctionnels, dans leur degré d'accessibilité et d'aménagement, mais également dans les perceptions que les touristes se font de ces ressources. Sur la base des 6 critères proposés par Cocean et Dezsi (2009 :110) pour l'évaluation de l'attractivité des ressources anthropiques « l'ancienneté, l'unicité, l'inédit, la dimension, le symbole et la fonction », le docteur Antoaneta-Carina POPESCU a développé une liste de 15 critères applicables à la fois aux ressources naturelles et anthropiques. Les critères proposés sont dans le tableau suivant :

Critères d'évaluations	Nombre de points
Nombre d'apparitions	1 apparition-1 point
Inédit	3p
Age/ Ancienneté	Préhistorique - 3p
	Antique-2,5p
	Médiéval-2p
	XV-XVIII ^e 1,5p
	Sec. XIX-XX ^e 1p
Période contemporaine-0.5p	
État de conservation	2 p - très bon
	1p-bon
	0.5 p - dégradé
	Op -en ruine
Diversité typologique	Homogénéité- Op
	Hétérogénéité- 1p

⁹ POPESCU Antoaneta-Carina, *La mise en valeur du potentiel touristique des Sous carpates situées entre la Vallée d'Olt et la Vallée du Motrut*, Thèse : géographie et aménagement. Université de Pau et des pays de l'Adour, France 2015, p 81.

Complexité structurelle	Simple - 0.5p
	Complexe - 1p
Dimension et étendue spatiale	Apparition isolée - 1p
	Apparition régionale – 0.5p
Détachement altimétrique et individualisation dans le paysage	1p
Chromatique et physionomie	1p
Valeur symbolique	1p
Fonction	1 fonction- 1p
	Plusieurs fonctions – 2p
Accessibilité	Route européenne- 3p
	Route nationale- 2p
	Route départementale - 1p
	Route locale - 0.5 p
Aménagement	Univoque - 1p
	Plurivoque- 2 p
	Équivoque - 3p
Perception et représentation	1-5 photos - 0,5 point
	-5 photos -1 point
Certification/ Label	1 point pour chaque certification/ label

Tableau 2 : Scores accordés aux critères d'évaluation des ressources attractives du point de vue touristique. (Source : POPESCU A. Carina, 2015, reproduit par les auteurs)

1.4.2. L'indice de l'attractivité touristique (IAT) :

L'Institut national de recherche et de développement dans le tourisme (INCDT) de Roumanie a développé un indice qui permet de mesurer l'attractivité touristique.

L'indice de l'attractivité touristique¹⁰ est un outil de planification touristique qui permet de déterminer la valeur touristique de certaines régions, zones, stations touristiques et d'établir les possibilités et les priorités en matière d'investissement dans le tourisme (INCDT, 2014).

Il a été développé autour de quatre éléments principaux (tableau 3) : le potentiel naturel, le potentiel culturel et historique, les services touristiques et les infrastructures générales. Chacun de ces groupes est caractérisé par un ensemble de sous-éléments : des attributs.

Ce modèle tient compte du fait que certains attributs ont une influence plus grande sur l'attractivité touristique.

Le calcul de l'indice de l'attractivité touristique est le suivant : $I_s(k_v) = \sum_{i=1}^q x_i / 3I_s(k_v)$ représente l'indice de l'attractivité touristique, (i) le nombre de composantes pris en considération, (q) est la

¹⁰ Olivier Dominic Galarneau, L'attractivité du territoire touristique, Université Laval, Quebec Canada, 2015, 131 pages

valeur de chacune des composantes et (c) la valeur qualitative accordée en fonction de l'échelle de 0 à 3.

Par manque de données sur la valeur quantitative et qualitative des attributs des exemples choisis à savoir Tanger, la Vilette et même de la ville de Bejaia, ces outils de quantification de l'attractivité touristique ne seront pas exploités dans la partie pratique.

Critères de base	Potentiel naturel	Potentiel culturel et historique	Service touristique	Infrastructure général	Points maximum
Valeur accordée (%)	40	30	16	14	100
Sous critères	Paysage Relief Climat Réseau hydraulique Faune Flore Zone protégée Facteurs thérapeutiques Qualité de l' environnement	Monuments historiques Vestiges archéologiques Eglises et monastères Musées Architecture traditionnelle Arts et artisanats Coutume traditionnelle	Hébergements Restauration Balnéothérapie Loisir et divertissement	Accessibilité Réseau urbain Traitement écologique des déchets	
Valeur accordée (%)	7 5 5 4 3 2 3 7 4	7 3 4 4 3 4 5	5 4 4 3	7 5 2	100

Tableau 3 : L'indice de l'attractivité touristique
(Source : INCDT, 2014, traduit par les auteurs).

Section 2 : Les friches urbaines, réalité tangible et notion polysémique

2.1. Qu'est-ce qu'une Friche urbaine ?

2.1.1. Évolution du terme « friche urbaine » :

L'acception de « friche urbaine » est le fruit d'une dérive historique d'une notion originellement agricole, « friche » désignant au départ une terre agricole non exploitée. L'expression a peu à peu connu une évolution sémantique sur la base de son sens figuré. En tant qu'espace suggérant l'abandon, le manque d'entretien, la notion de friche a pu trouver une signification nouvelle devant la multiplication des emprises délaissées. Le terme de « friches industrielles » s'est généralisé rapidement dans la deuxième moitié du XXe siècle, puis le vocable s'est enrichi du terme de « friches urbaines » depuis une quinzaine d'années¹¹.

¹¹LANDEL Olivier et Philippe ANGOTTI. *Les friches, cœur du renouveau urbain, les communautés urbaines face aux friches : état des lieux et cadre pour agir*. Paris, juillet 2010, p 211.

2.1.2. La friche urbaine :

Selon la définition donnée par l'ADEME, (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) « *situé en milieu urbain, il s'agit d'un terrain bâti, ou non, qui peut être pollué. Sa fonction initiale ayant cessé, le site de taille extrêmement variable demeure aujourd'hui abandonné, voire délabré. Sa pollution réelle ou perçue rend d'autant plus difficile son réaménagement. En conséquence, afin que la friche puisse être aménagée, une intervention préalable sera nécessaire en vue du respect de certaines normes réglementaires et juridiques* »¹².

2.2. Facteurs expliquant la formation des friches :

Plusieurs facteurs peuvent expliquer la formation éventuelle des friches :

2.2.1. Facteur économique :

C'est le cas des territoires qui présentent une grande concentration d'activité industrielle, qui ont tendance à être plus exposés aux mutations de l'économie. Ces sites risquent de générer plus de friches, surtout dans le contexte actuel de ralentissement économique. Ils sont donc aussi naturellement plus exposés aux risques de délocalisation¹³.

2.2.2. Facteurs liés au territoire en question :

On peut citer comme raisons liées au territoire :

- Problème d'enclavement : le site le quartier ou la zone d'activité est difficilement accessible et cela constitue une contrainte forte pour le maintien des activités.
- Une zone qui n'arrive plus à attirer les activités pour lesquelles elle était destinée au départ lors de sa création se trouve en déclin et devient alors obsolète.
- La pollution du terrain dont le coût de traitement est si élevé que les potentiels sont peu nombreux.

2.2.3. Facteurs liés aux différentes stratégies des acteurs :

On peut citer comme facteurs liés aux différentes stratégies des acteurs¹⁴ :

- Les stratégies des différents acteurs institutionnels concernant leur patrimoine foncier et immobilier les poussent parfois à abandonner certains sites.
- Les changements effectués lors de la révision des documents d'urbanisme qui entraînent une modification de l'usage prescrit du terrain.
- La rétention foncière.

2.3. Typologie des friches urbaines :

Les friches urbaines sont très diverses dans leur nature. Néanmoins, une typologie est possible et se manifeste selon plusieurs critères. Parmi eux, on cite : la surface, le temps de vacances et le type

¹² Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie. Friches urbaines polluées & Développement durable. Lyon, février 2014, p 35.

¹³ PERRIN Ophélie, *friches urbaines et espaces en mutation : comment, par la mutation de ses espaces en friche, la ville parvient-elles à se reconstruire sur elle-même ?* France 2013, p 17.

¹⁴ Ibid p.19

d'activités pratiquées avant le déclin qui est considéré comme un critère de base pour classer les friches en : industrielles, ferroviaires, portuaires, commerciales, et militaires.

2.3.1. Les friches industrielles :

D'après France Dumesnil et Claudie Ouellet (2002) « *Les friches industrielles sont décrites comme étant des anciens sites industriels usine ou terrains associés à des usines, tels des entrepôts ou des décharges qui sont maintenant abandonnés ou sous utilisés* ».

Les friches industrielles sont le plus souvent intra-urbaines : la plupart des sites industriels, autrefois en périphérie de la ville, se retrouvent, avec l'extension urbaine, au cœur du tissu urbain. Ces friches nées de la récession d'une activité industrielle ou de délocalisation, laissent de vastes espaces morts, des sols et sous-sols parfois pollués.

Selon l'annuaire des friches présentées sur le territoire du Bas-Rhin la friche industrielle est un Terrain bâtis ou non, non réhabilités ou non réutilisés, entièrement délaissés depuis au moins 2 ans, ayant participé à une activité industrielle ou artisanale. Terrains dégradés d'une telle façon que tout nouvel usage n'est possible qu'après une remise en état. Seuils : minimum 500 m² d'emprise pour le bâtiment ou 2000 m² pour le terrain¹⁵.

2.3.2. Les friches portuaires :

La friche portuaire est un espace bâti qui a participé, ou participe encore de façon très marginale à une activité. La disparition de cette activité laisse cet espace dans un état tel que tout nouvel usage n'est possible qu'après un réaménagement ou une remise en état.

Dans le cas des friches portuaires, il est important de noter que la formation de ces espaces ne correspond pas toujours à un déclin des activités comme c'est le cas pour les friches industrielles, elle s'explique plutôt par un manque de place ou par des installations qui ne sont plus adaptées à l'évolution des activités portuaires¹⁶.

Le déplacement ou la délocalisation de ces activités laissent ainsi d'immenses zones abandonnées (quais, bassins, entrepôts...) qui constituent un témoin du passé.

2.3.3. Les friches militaires :

Le phénomène d'apparition de friches militaires est spécifique à certains pays. L'on commence à voir apparaître des espaces en friches dans des casernes, hôpitaux, bases aériennes, terrains d'entraînement ou de bases de fortification édifiées en période de guerre. Définies par des terrains, ou alors des terrains ponctués par la présence de bâtiments à l'état de ruine.

Les changements politiques ainsi que la professionnalisation des armées, ont fait que les militaires ont dû se défaire d'un grand nombre de leurs installations au profit des collectivités, le cas de

¹⁵ PERRIN Ophélie, friches urbaines et espaces en mutation : comment, par la mutation de ses espaces en friche, la ville parvient-elles à se reconstruire sur elle-même ? France 2013, p 11.

¹⁶ MAXIME Soens, La reconquête des friches portuaires : une mutation paysagère de l'interface ville/port, Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Versailles. Marseille, France p.12.

l'Allemagne est le plus marquant, ou plus de 380 000 ha sont en friches militaires en attente de leur réintégration dans le tissu urbain¹⁷.

2.3.4. Les friches ferroviaires :

Ces friches, anciennes emprises ferroviaires, sont liées à certaines activités de dépôts ou de service, utilisant de grands locaux de stockage, d'entreposage, magasinage ou d'entretien des locomotives¹⁸.

2.3.5. Les friches commerciales ou tertiaires :

C'est un nouveau type qui existe depuis quelques années, reflétant encore une fois l'évolution de l'économie. Le boom de l'économie tertiaire des décennies précédentes a poussé le secteur immobilier à construire des bureaux qui, avec une certaine stabilisation de la demande dans les années 1990, constitue aujourd'hui un stock qui n'a pu être absorbé. Il arrive même que des bâtiments soient voués à l'état de friche avant même d'être achevés¹⁹.

Selon l'annuaire des friches présentées sur le territoire du Bas-Rhin la friche commerciale sont des Bâtiments, locaux, bureaux situés en milieu urbain dans une commune de plus de 5 000 habitants d'une surface minimum de 300 m² d'emprise. Vide depuis au moins 2 ans²⁰.

2.3.6. Les friches résidentielles :

Il existe aussi une autre catégorie de friche résultante de la démolition de certains bâtiments vétustes, résorption d'habitat précaire, ou suite à des catastrophes naturelles tel le séisme. Ceci mène à l'apparition d'un certain nombre de poches urbaines de taille relativement faibles (à partir de 200 m²) ; Leurs particularités est souvent d'être situées en milieu urbain dense (quartiers résidentiels ou centres tertiaires)²¹.

Malgré leur différence, ces friches ont une caractéristique commune qui se résume en leur capacité à susciter un intérêt pour le marché foncier, et donc à attirer spontanément de nouvelles activités.

2.4. Caractéristiques des friches urbaines :

Elles se caractérisent également par leur taille ou par leur âge, ou encore par leur degré de désaffectation – abandon, sous-utilisation, utilisation temporaire, et leur statut juridique.

On distingue 5 principales caractéristiques des friches urbaines :

¹⁷ DJELLATA Amel, Planification urbaine et stratégie de reconquête des friches. Mémoire de magister, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme EPAU, 2006, p30.

¹⁸ Idem p.31

¹⁹ Marianne Thomann, Potentiel des friches industrielles des secteurs de gare pour un développement urbain durable, Université de Lausanne - Licence ès Lettres 2005, disponible sur :

http://www.memoireonline.com/06/09/2198/m_Potentiel-des-friches-industrielles-des-secteurs-de-gare-pour-un-developpement-urbain-durable8.html [Consulté le 23 Novembre 2016]

²⁰ PERRIN Ophélie, friches urbaines et espaces en mutation : comment, par la mutation de ses espaces en friche, la ville parvient-elles à se reconstruire sur elle-même ? France 2013, p 11.

²¹ DJELLATA Amel, Planification urbaine et stratégie de reconquête des friches, Mémoire de magister, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme EPAU, 2006, p31.

Types de caractéristiques	Caractéristiques
Caractéristiques générales	Historique de la friche (Affectation initiale (première fonction du site), Affectations transitoires Type de friche.
Caractéristiques spatiales	Situation par rapport à la ville et au quartier. Etat des ouvrages, qualité architecturale, type d'occupation. Repères, perspectives intéressantes.
Caractéristiques environnementales, Naturel et paysagères	Topographie, géologie, et hydrographie du site Pollutions (sol des friches)
Caractéristiques techniques	Servitudes existantes et leur état Accessibilité de la friche
Caractéristiques juridiques	<ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Friches de l'Etat domaniale</u> : appartenant à l'Etat (l'armée, société de chemin de fer, les ports, etc.), elles représentent les friches de plus grandes tailles, souvent situées à la limite des villes. ○ <u>Friches privées de la commune</u> : Ces friches concernent des sites appartenant aux domaines publics, à des établissements de gestion foncière (tel l'OPGI ou l'EPLF dans le cas algérien) ou ayant été rachetées par les communes ou wilayas. ○ <u>Friches privées</u> : ces friches appartiennent souvent à des entreprises publiques ayant subies une privatisation.

Tableau 4 : Caractéristiques des friches urbaines
(Source : Mémoire BOUDJADJA Rafik, reproduit par auteurs).

2.5. Les interventions urbanistiques appliquées sur les friches urbaines :

Autant les friches sont de nature multiple, autant les actions sur les friches sont variées. Plusieurs critères entrent dans le choix des actions à adopter pour un projet ou un autre, les plus courantes sont celles de :

2.5.1. **Réaménagement** : processus visant à aménager et dépolluer des terrains laissés en friche pour les transformer en un nouveau lieu de plus grande valeur et utilité.

Exemple : Réaménagement des friches industrielles 'Rochester Riverside' Kent en Grande-Bretagne « Rochester Riverside » est un projet phare, constitué d'une zone de 32 hectares et un front de l'ordre de 2,5 km le long de la rivière Medway. Ce site a été choisi pour le développement d'infrastructures mixtes incluant jusqu'à 2.000 nouveaux logements, magasins, hôtels et cafés, des bureaux, ainsi que des écoles, des services et des espaces publics. Depuis le 19e siècle ce site a été le centre d'une grande activité commerciale et industrielle²².

²² Kent, Réaménagement des friches industrielles « Rochester Riverside », 2009, P1-2.



Figure 2 : Vue générale sur la friche industrielle Rochester Riverside avant et après réaménagement (Source : Kent, 2009)

2.5.2. Régénération : elle s'attache plus particulièrement à la reconquête des friches, souvent situées à proximité du centre-ville, qui constituent des surfaces importantes, suite à la fermeture ou à la délocalisation d'entreprises. Leur présence entraîne le déclin et la dégradation des quartiers qui les entourent, par conséquent la régénération consiste à reconquérir et redynamiser le territoire en question : recréer un environnement physique agréable et attractif, redonner une image positive du secteur, aider la population locale à sortir de la précarité, faire en sorte que l'espace soit réapproprié et attirer de nouveaux habitants et de nouvelles activités²³.

2.5.3. Reconversion : Cette action s'applique sur les friches urbaines et cela en procédant à des transformations sur l'état physique ou fonctionnel de la friche. Elle s'applique donc à toute modification fonctionnelle introduite par rapport à l'affectation Initiale du site et de ses bâtiments.

Exemple : la reconversion du port Tanger, reconversion d'un site de 84 ha, en plein centre-ville à côté de la médina, est considérée comme une occasion unique pour refonder la relation Ville-Port et de renforcer l'attractivité de Tanger à l'international²⁴.



Figure 3 : Vue générale sur le port de Tanger avant et après la reconversion.

Source : www.sapt.ma

²³ CHASSERIAU Aude, « Les grands équipements au service de la régénération urbaine : l'exemple de la métropole nautes-saint-nazaire » P1.

²⁴ Projet de reconversion du projet de Tanger, disponible sur : www.sapt.ma

2.6. La valeur touristique des friches urbaines :

Après avoir expliqué la friche urbaine dans la partie précédente, il est temps d'en déterminer sa valeur touristique. En plus des centaines voire des milliers de mètres carrés qu'elles occupent et de leur histoire, les friches urbaines sont dotées d'une position avantageuse au sein de l'agglomération. Ce qui fait d'elles de véritables ressources foncières à exploiter pour les villes par leur reconversion en vue de restructurer l'espace urbain, dans un contexte d'élargissement d'une notion telle que « l'attractivité touristique ».

Le modèle d'aménagement d'une attraction proposé par Gunn cité dans la première section pourrait nous être utile pour montrer la relation entre ces entités délaissées et l'attractivité touristique. Etant donné que l'opération de la reconversion des friches peut être considérée comme une action de la planification des lieux dont la fonction est de mettre le noyau en scène, on pourrait donc l'intégrer dans la deuxième zone appelée « inviolate belt » constituant l'enceinte touristique. Ainsi, la friche peut concourir à un projet de centralité et revêtir une importance particulière car elle prend une signification toute urbaine : elle peut constituer l'outil permettant, de retravailler un centre-ville, une passerelle permettant l'accès aux touristes aux attraits et enfin réorienter l'ensemble de la ville.

Conclusion :

L'attractivité touristique est un concept relativement complexe, cette complexité réside dans la difficulté de sa définition et des éléments qui la composent. L'attrait, l'attraction et le produit touristique sont les composantes essentielles de l'attractivité touristique, tous ces éléments constituent des attributs qui reflètent le niveau de l'attractivité d'une destination.

Dans le domaine touristique, l'attractivité est considérée comme un phénomène quantifiable en fonction des flux qu'un lieu génère et des instruments de mesures développés par des chercheurs Roumains tel que : la valeur touristique total (VTT) et l'indice de l'attractivité touristique (IAT) afin de mieux planifié le développement de la ville.

Pour être attractive, une destination doit être en constante amélioration et se renouveler puisqu'il s'agit d'une compétition pour attirer les visiteurs. Afin d'assurer ce renouvellement, les friches urbaines constituent de véritables opportunités spatiales en milieu urbain. Ces terrains laissés à l'abandon en milieu urbain ou en sous exploitation, résultent de multiples mutations économiques, politiques ou urbaines. Véritables morceaux de villes souvent au cœur des agglomérations, constitués d'anciens sites industriels, d'emprises ferroviaires, militaires, portuaires, commerciales ou résidentielles.

La multiplicité des friches et de leurs caractéristiques laisse envisager plusieurs interventions à différentes échelles dont on cite : le réaménagement, la régénération et la reconversion urbaine. S'inscrivant et répondant à la politique et objectifs de l'évolution du marché touristique par leur situation privilégiée, les friches urbaines constituent un atout clé et un outil pour promouvoir l'attractivité touristique des villes en les insérant dans leur enceinte touristique.

Dans cette optique nous allons traiter le concept de reconversion de friches urbaines et toute les notions qui contribue à sa réussite.

Chapitre II :

Les friches urbaines comme support pour la reconversion

Introduction :

Renouveau, régénération, requalification, rénovation. Autant de termes en « re » qui indiquent des mutations profondes, une « re » composition des espaces et des territoires²⁵. D'où, la reconversion qui est prise en charge par les politiques publiques pour améliorer la qualité des espaces abandonnés et leur mise en valeur. À travers ce chapitre, nous essayerons de mieux comprendre le concept de la reconversion des friches urbaines.

Nous allons dans un premier temps définir le concept, le déroulement du processus de la reconversion ainsi que la variété des acteurs qu'il intègre. En abordant les définitions, une série d'enjeux relatifs à cette opération seront soulevés en rapport avec les piliers du développement durable. Suite à ces réflexions générales, nous rappellerons les différentes contraintes liées à la reconversion et ses principaux objectifs.

Dans un deuxième temps, la problématique des friches et leur reconquête en Algérie sera avancée à la lumière de plusieurs textes de loi et des initiatives déjà entreprises.

Section1 : La reconversion urbaine : enjeux, objectifs, acteurs, processus et contraintes.

1.1.La nécessité d'une définition :

1.1.1. La reconversion :

Selon LAROUSSE : reconversion (nom féminin), c'est une adaptation d'une industrie ancienne à de nouveaux besoins ; changement de production opéré par une entreprise, une localité ou une région ; changement de type d'activité ou de secteur d'activité au terme d'un processus de recyclage et de reclassement.

Selon Sakji Ons (patrimoine et reconversion) : « *La reconversion est une intervention qui redonne une seconde vie à des bâtiments délaissés, ayant perdu leurs vocations initiales, en leurs affectant une nouvelle et récente fonction qui tient compte des enjeux de la vie moderne* ».

1.1.2. Les friches urbaines :

Selon Saffache²⁶ : « *friches urbaines sont des « surfaces laissées à l'abandon non encore construites ou supportant des constructions insalubres, en milieu urbain* ».

1.1.3. La reconversion des friches urbaines :

La reconversion des friches urbaines est une opération qui s'applique à toute modification fonctionnelle introduite par rapport à l'affectation initiale du site et de ses bâtiments. Elle se réalise sur des « morceaux » de ville abandonnés, du bâtiment au quartier, selon la superficie des friches.

²⁵ AKROUH Anouar, La reconversion de la ville portuaire- une réconciliation de la ville avec le port, Ecole nationale supérieure d'architecture « PARIS VAL DE SEINE », p19.

²⁶ Pascal SAFFACHE, docteur en géographie, maître de conférences et ancien président de l'université des Antilles et de la Guyane (UAG).

Ces morceaux présentent souvent l'avantage d'être idéalement reliés aux infrastructures majeures et proches des services et espaces publics.

1.2. Les enjeux de la reconversion sur les trois piliers de développement durable :

La montée des discours sur le développement durable et la prise de conscience progressive des nouveaux enjeux environnementaux a entraîné un regain d'intérêt pour ces espaces jusqu'alors abandonnés. En effet, dans un contexte de construction de la ville sur la ville, ces grandes entités, situées en centre-ville, sont un enjeu foncier d'envergure. Plusieurs questions se posent donc sur ces espaces, questions directement en lien avec les trois piliers du développement durable (environnemental, économique et social).

1.2.1. Enjeux sur le pilier environnemental :

Tout d'abord une problématique environnementale, avec parfois des questions de dépollutions lourdes, notamment dans le cas des friches industrielles. Ces sites sont en effet soumis à des risques importants de pollution du sol mais aussi de l'eau, du fait de l'accumulation de matériaux toxiques (goudron, métaux lourds, amiante...).²⁷

1.2.2. Enjeux sur le pilier économique :

Ensuite le volet économique est également important, car il permet de créer des activités économiques à très haute valeur²⁸. Plus d'attraction, plus d'emplois, un nouveau et un meilleur cadre de vie pour les citoyens, une destination pour de nouveaux touristes, tout cela permettra aux villes concernées par le projet de reconversion d'être redynamisées, que ce soit sur le plan national ou international. Car pour faire une reconversion, il faut faire surtout une bonne prospective, en analysant la réaction de la ville face à la réduction de réserves de pétrole que va connaître l'humanité dans les 50 années à venir et surtout de faire en sorte de concevoir durable avant l'heure, car aujourd'hui c'est déjà du passé, comme l'affirmait Maurice Blondel, « *l'avenir ne se prévoit pas, mais il se prépare* »²⁹.

1.2.3. Enjeux sur le pilier social :

Vient par la suite le volet social puisque les friches urbaines, sont souvent l'occasion de réaliser des équipements collectifs ou bien des programmes de logements, afin de répondre à la demande croissante. L'idée est alors non seulement de créer de la mixité sociale mais aussi de la mixité fonctionnelle, et ainsi de ne pas tomber dans l'écueil du mouvement moderniste³⁰.

1.3. Les objectifs de la reconversion :

La reconversion d'une friche urbaine répond à de multiples aspects et objectifs de l'aménagement durable :

²⁷ MORIO David, Les friches urbaines et le renouvellement urbain, les enjeux de l'adaptabilité, exemple de l'hôpital Hôtel-Dieu de Rennes, France, 2013, p27 et 28.

²⁸ Idem, p29.

²⁹ AKROUH Anouar, La reconversion de la ville portuaire- une réconciliation de la ville avec le port, Ecole nationale supérieure d'architecture « PARIS VAL DE SEINE », p49

³⁰ MORIO David, les friches urbaines et le renouvellement urbain, les enjeux de l'adaptabilité, exemple de l'hôpital Hôtel-Dieu de Rennes, France, 2013, p29.

1.3.1. Les objectifs environnementaux :

Remédier aujourd'hui à un problème environnemental au lieu de le reporter sur les générations futures, en traitant les pollutions et en gardant la mémoire de ce qui a été réalisé ;

Transformation du passif en actif ; en réduisant les nuisances visuelles causées par les friches.

1.3.2. Les objectifs économiques :

Favoriser les retombées économiques et fiscales locales (création d'emplois à la fois pendant le processus de réaménagement et à long terme ; augmentation des recettes fiscales, etc.)

Redynamiser le centre urbain et favoriser des politiques foncières publiques à long terme.

1.3.3. Les objectifs sociaux :

Valoriser l'engouement social et culturel pour les friches comme espace de liberté, de création et de biodiversité.

1.4. Les acteurs impliqués dans la reconversion urbaine :

La principale caractéristique des projets urbains intervenant dans des situations particulières telle que la reconversion des friches urbaines, est l'éventail varié d'acteurs qu'ils intègrent. Ces derniers se divisent selon leur rôle, en deux catégories. Dans la première catégorie on trouvera les personnes concernées de près ou de loin pouvant influencer le déroulement du processus. Tandis que la deuxième comporte tous les professionnels qui mettent en place et mènent le projet de reconversion.

1.4.1. Les initiateurs du projet :

a. Le maire et les élus locaux :

Les élus prennent une place importante actuellement dans le processus de prise de décision. Cette catégorie possède des positions et interventions variées selon le pays et le contexte politique. Par exemple, le maire en France occupe une place prépondérante dans l'initiation du projet³¹.

b. Les aménageurs :

Selon la définition que rapporte Pascal REYSET³², « *l'aménageur est un maître d'ouvrage public ou privé qui a en charge la recherche, l'étude, l'acquisition, la viabilisation et la vente des terrains urbanisables (terrains occupés ou constructibles). Il s'agit donc de l'agent économique, qui prend la responsabilité opérationnelle, intellectuelle et financières de l'aménagement* ».

Il existe trois types d'aménageurs :

- Les opérateurs publics : où tous les risques incombent à la collectivité.
- Les opérateurs semi-publics : il s'agit généralement des SEM (société d'économie mixte) avec les collectivités locales. Ainsi les risques sont partagés.

³¹ DJELLATA Amel, Planification urbaine et stratégie de reconquête des friches. Mémoire de magister, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme EPAU, 2006, p 50.

³² REYSSET Pascal, Aménager la ville : l'art d'habiter. Janvier 2009, p 190.

- Les opérateurs privés : un portage financier exclusivement privé³³.

c. Les propriétaires :

La problématique de reconversion urbaine se confronte souvent à la propriété juridique du terrain. Généralement, le propriétaire représente le premier obstacle au lancement du projet de reconversion. Ces propriétaires possèdent des statuts différents ; ils peuvent être des particuliers, des entreprises privées ou publiques et des institutions étatiques.

d. Les usagers :

Ce qui distingue les politiques de la reconversion urbaine est bel et bien le facteur social. L'habitant, étant le principal concerné par le devenir de l'espace dans lequel il vit, représente un acteur dont l'implication devient indiscutable à toutes les échelles. On y trouve :

- Les usagers désirant acquérir un logement, travailler et profiter des services proposés par le projet.
- Les citoyens riverains du périmètre du projet qui auront tendance à rejeter le projet car il modifie leur paysage urbain.

- Les habitants non concernés de par leur éloignement spatial, mais qu'il est utile d'informer.

e. Les associations :

Ce sont soit des associations d'écologistes, de riverains ou celles des organismes politiques. Depuis le début des années quatre-vingt-dix, plusieurs actions sont entamées par des associations, désireuses de participer efficacement au projet, afin de protéger les différents aspects de la vie urbaine du quartier d'intervention. Leur recours en justice créé des problèmes aux aménageurs, bloquant parfois le déroulement du projet. Face à cette situation, les aménageurs les associent souvent en amont à l'élaboration du projet afin d'éviter les recours juridiques³⁴.

1.4.2. Les professionnels et ingénieurs impliqués dans le processus de la reconversion :

L'aire de projet intègre dans la conception d'aménagement, la pluralité des spécialités allant de l'architecte, ingénieur, urbaniste... spécialiste de communication et bien d'autres selon la complexité du projet urbain.³⁵

a. Les maitres d'œuvre :

Leur rôle est de participer, étudier et mettre en place le projet à toutes les échelles et sous tous les aspects. La grande qualité du maitre d'œuvre est de pouvoir coordonner ces actions avec tous les intervenants de l'opération. Selon la nature du projet et son ampleur, les maitres d'œuvre peuvent avoir plusieurs profils : architectes/ urbanistes/ paysagistes/ écologues/ sociologues/ économistes...

³³ DJELLATA Amel, Planification urbaine et stratégie de reconquête des friches. Mémoire de magister, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme EPAU, 2006, p 51.

³⁴ DJELLATA Amel, Planification urbaine et stratégie de reconquête des friches. Mémoire de magister, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme EPAU, 2006, p52.

³⁵ www.etd.asso.fr : « Du bon usage des consultant dans les projets de renouvellement urbain » Forum des projets urbains.

- b. Les nouveaux métiers : provenant du retour à la concertation avec les habitants parmi lesquels on cite : le stratège, manager, médiateur et les spécialistes de communication.

Le schéma suivant (figure 4) récapitule le rôle et la collaboration des acteurs des deux catégories citées ci-dessus dans l'élaboration du projet de reconversion d'une friche urbaine en France.

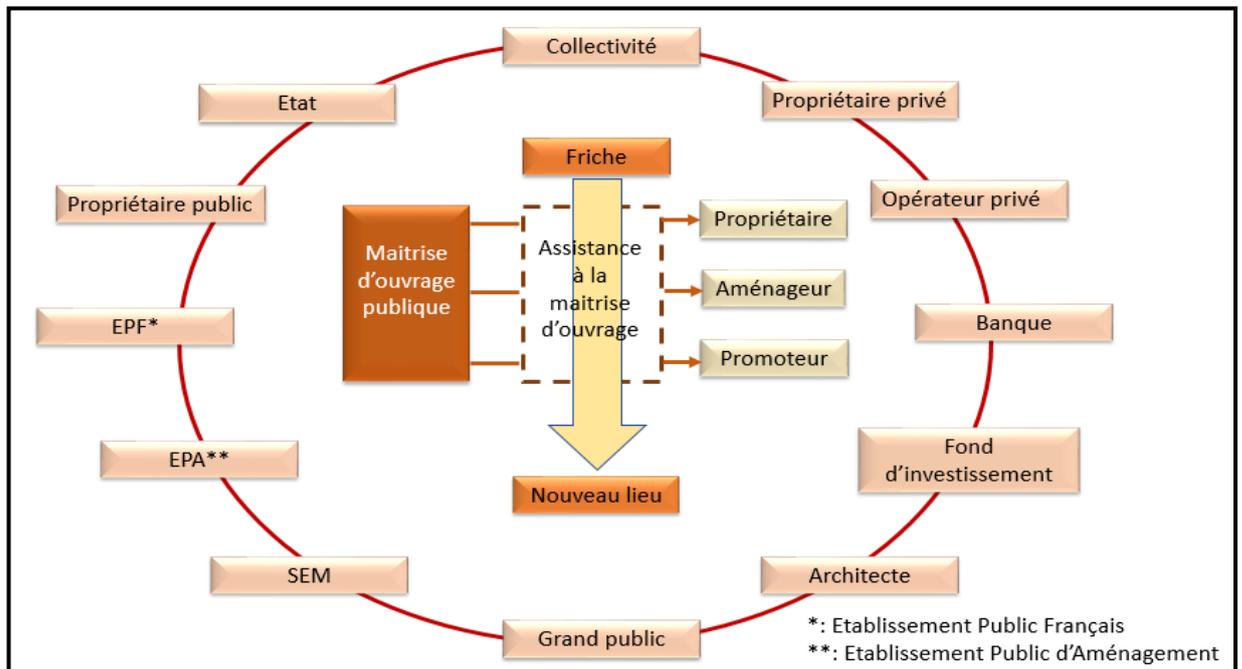


Figure 4 : Exemple de reconversion d'une friche urbaine en France avec l'implication des différents acteurs. (Source : Deloitte, le conseil, de l'audit et des services professionnels 2012).

1.5. La reconversion urbaine : un processus assez complexe :

1.5.1. Le processus de la reconversion des friches urbaines :

En ce qui concerne la gestion du temps, un projet de reconversion est composé de phases charnières où les interactions sont indispensables. La figure ci-dessous va expliquer le déroulement de la procédure de reconquête d'une friche urbaine.

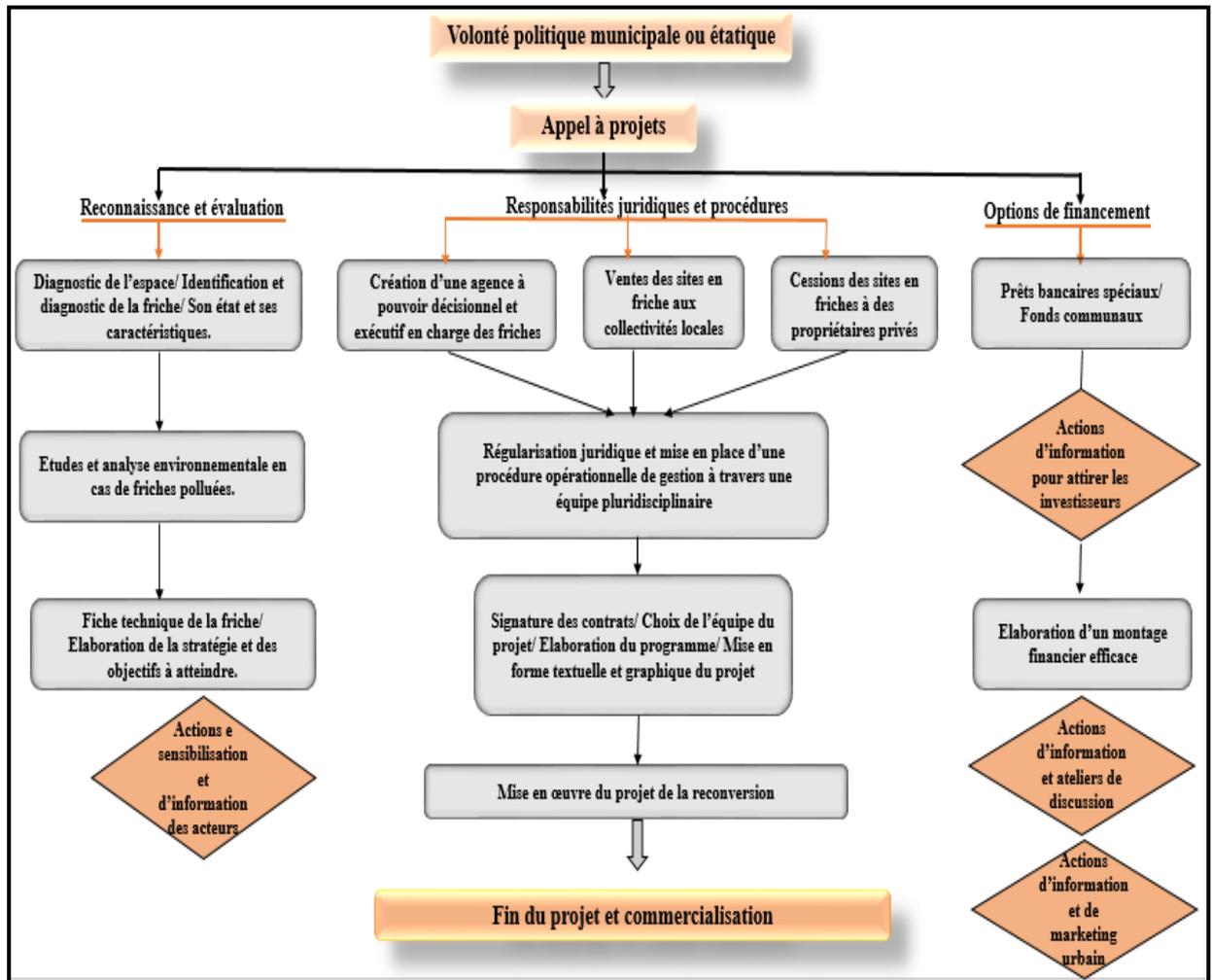


Figure 5 : Le déroulement de la procédure de reconquête d'une friche urbaine.

(Source : inspiré de CHALINE Claude et Djellata Amel, 2006)

1.5.2. Les éléments nécessaires à la bonne conduite d'un projet de reconversion :

La bonne conduite d'un projet de reconversion nécessite :

- Implication effective des collectivités et pouvoirs auprès des investisseurs (partenariat efficace).
- Collaboration et discussion entre les propriétaires fonciers, les pouvoirs et la population concernée à toutes les étapes.
- Mise en place d'un schéma d'aménagement global afin d'intégrer la friche dans le quartier ou le tissu.

- Constitution d'équipes pluridisciplinaires de haute compétence, afin d'assurer un bon déroulement des opérations (marketing, management...).³⁶

1.6. Les contraintes liées à la reconversion :

Le chemin vers la reconversion des friches urbaines semble être parsemé de lacunes et soumis à de nombreuses contraintes. On cite :

1.6.1. Les contraintes financières :

Le choix de conserver les bâtiments existants, leur état et leurs spécificités (le démantèlement de bâtiment, la rénovation pour un bâti classé ou la dépollution), peuvent peser lourd et imposer des contraintes de coûts supplémentaires. De plus il est difficile d'obtenir des prêts pour un projet dont l'avenir est incertain.

1.6.2. Les contraintes de configuration du site :

La demande en immobilier, l'intérêt des promoteurs et les opportunités offertes par le territoire varient selon la localisation du site³⁷.

1.6.3. Les contraintes environnementales :

Un bâti ancien est susceptible de comporter des risques sanitaires et les friches industrielles, militaires ou ferroviaires peuvent atteindre un niveau élevé de pollution. Les reconversions permettent de trouver une réponse à ces risques. Néanmoins, la dépollution des terrains est souvent coûteuse et source de complexités dans le montage opérationnel d'un projet d'aménagement.

Section2 : Evolution de la notion de « reconversion des friches » en Algérie

Dans cette partie, nous essayerons d'exposer la problématique de la prise en charge des friches urbaines en Algérie dans des textes de loi.

2.1. La problématique des friches et de leur reconquête dans la législation algérienne :

2.1.1. Loi n° 90-25 du 18 novembre 1990 portant orientation foncière LOF :

Définie dans le Journal Officiel comme ayant « *pour objet de fixer la consistance technique et le régime juridique du patrimoine foncier, ainsi que les instruments d'intervention de l'État, des collectivités et organismes publics* »³⁸. Elle permet en outre de mettre fin à l'application de la loi portant réserves foncière communales, que ce soit en matière d'équipements ou de logements sociaux. Cette loi restaure donc le droit de chaque propriétaire foncier, public et privé, et assure la liberté des transactions foncières en milieu urbain ou rural.

Parmi les dispositions particulières de cette loi, on peut citer : le droit de préemption, qui permet à la commune d'acquérir des assiettes urbaines en vue de réaliser des équipements publics ou

³⁶ PATIGNY Jacques, « Reconstruire la ville sur la ville », le partage des responsabilisées entre l'aménageur et le propriétaire, p 120.

³⁷ Deloitte, la reconversion des friches urbaines au service du dynamisme des territoires, secteur public 2012, disponible sur : www.deloitte.com/content/dam/Deloitte/fr/Documents/Associations-fondations/Publications/Etude_Friches_urbaines2012.pdf.

³⁸ Code du foncier et de l'urbanisme (recueil de textes législatifs et réglementaires de la république algérienne), p32.

sociaux. Ainsi que le remembrement, qui offre la possibilité aux aménageurs de recomposer le parcellaire en vue de sa réutilisation future.

En gros, la loi d'orientation foncière (LOF), vient mettre en place les dispositions primaires quant au passage au marché foncier et à la propriété. Elle est complétée par des décrets afin de parer aux différentes brèches. Elle clarifie les procédures de transactions foncières, qui sont à la base de projets de reconversion des friches urbaines.

2.1.2. Loi n° 90-30 du 01 décembre 1990 portant loi domaniale :

Comme définie dans l'article 1er : « *la présente loi définit la composition du domaine national ainsi que les règles de sa constitution, de sa gestion et de contrôle de son utilisation* »³⁹.

Une situation bien particulière est apparue au début des années quatre-vingt-dix, les sites ayant subi passage de la propriété domaniale publique à celle privée et plus particulièrement le cas des entreprises publiques ayant subi la loi d'assainissement des entreprises. Cette politique engagée dans le cadre de l'assainissement des entreprises, depuis 1993 perdue et laisse apparaître des centaines de sites de production et d'entreprises à l'état d'abandon ou de sous-utilisation. Cet état d'incertitude non soutenu par une politique claire, laisse des centaines de sites à l'état de friches.

2.1.3. Loi n° 90-29 du 01 décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme LAU :

Relative aux règles de production de l'urbain ainsi que les transformations du bâti. Elle vient ainsi compléter la LOF quant aux différentes dispositions, actions et instruments de la production urbaine. La LAU apporte un certain nombre de dispositions réglementaires s'inscrivant dans deux logiques :

- La première générale : à travers des actions publiques de grandes échelles (PDAU) et les démarches opérationnelles et réglementaires spécifiques (POS)., leurs principales préoccupations étant l'usage du sol et la forme d'occupation (bâtis)/
- La deuxième hiérarchisée : s'inscrivant dans la continuité de la politique nationale d'aménagement du territoire en opérant une continuité du SNAT, SRAT, PATW, PDAU au POS.

2.1.4. Loi n°04-05 du 14 août 2004 relative à l'aménagement et l'urbanisme

Cette loi vient compléter et modifier les orientations de la LAU et apporte de nouveaux éclairages dans son article 11⁴⁰. Elle donne aux instruments d'urbanisme le droit de regard et de décision en matière de rationalisation de l'utilisation de l'espace surtout dans des périmètres agricoles et sensibles. Suite au tremblement de terre du 21 mai 2013, la loi s'est intéressée aux règles d'aménagement et de construction en prévention des risques naturels et technologiques. Nous pouvons dire, que cette préoccupation amorce une réflexion pouvant intégrer la récupération des friches urbaines comme poches jouant le rôle de réserves foncières en centres urbains.

2.1.5. Loi n°01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement

³⁹ Ibid, p 128.

⁴⁰ Www. Joradp.dz, journal officiel de la République Algérienne n° 51, du 15 août 2004, p 3.

durable du territoire et ses instruments :

L'Algérie adhère aussi cette démarche soucieuse de son développement futur, visant une distribution équitable de ses ressources ainsi qu'un développement équitable entre tout le territoire et entre les générations présentes et futures.

C'est dans cette optique que la loi 01-20 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire fut promulguée. Cette loi apporte des indications quant à trois paramètres Capables de mener à bien cette politique : les choix stratégiques, politiques ainsi que les Instruments nécessaires à la mise à bien de cette politique. Plusieurs notions ont été avancées dans cette politique tout comme la notion d'égalité entre les régions et les citoyens pour laquelle l'Etat s'engage en compensant les handicaps naturels et géographiques des régions. Ce qui appelle à un meilleur développement des villes à travers une répartition équitable ainsi qu'une diffusion des activités économiques en respect des spécificités de chaque région.

2.1.6. Loi n°03-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable :

C'est une suite à la loi 01-20 en apportant les dispositions instrumentales nécessaires pour bien mener la politique du développement durable. Elle s'intéresse à la préservation de la diversité biologique, à la protection des ressources naturelles et l'égalité entre les générations. Elle apporte malgré tout un plus en matière de régénération des friches urbaines, plus particulièrement les friches industrielles. L'article 3⁴¹ de cette loi indique le principe du pollueur payeur qui a été appliqué dans les pays développés et qui constituera une indication indispensable pour la future utilisation des sites en cas d'abandon. Ainsi, dans le cas de reconversion d'une friche industrielle polluée, la dépollution du lieu incomberait des frais au propriétaire pollueur et évite à l'Etat de les prendre en charge.

Cette loi apporte également des indications concernant la protection des monuments et constructions patrimoniales. De ce fait, la loi 03-10, représente une première plate-forme pour de nouvelles règles dans le sens du renouvellement urbain impliquant sans doute la problématique des friches urbaines.

2.1.7. Loi n°04-20 du 25 décembre 2004 relative à la prévention des risques majeurs et à la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable :

La mise en vigueur de cette loi a été marquée par les deux catastrophes majeures des années précédentes (inondation de Bâb el Oued en 2001 et le séisme de Boumerdes en 2003) qui ont relevé les dysfonctionnements en termes de moyens et méthodes de gestion des risques et catastrophes. Notre intérêt pour cette loi réside dans le fait qu'elle intègre des aléas dus aux activités humaines. Comme cité dans l'article 2⁴² « est qualifié, au sens de la présente loi, de risque majeur toute menace probable pour l'homme et son environnement pouvant survenir

⁴¹ Www. Joradp.dz, journal officiel de la République Algérienne n° 43, du 20 juillet 2003, p 8.

⁴² Www. Joradp.dz, journal officiel de la République Algérienne n° 84, du 29 décembre 2004, p 14.

du fait d'aléas naturels exceptionnels et/ou du fait d'activités humaines ». Donc ces activités intègrent les formes de pollutions inhérentes aux actions industrielles, ce qui peut représenter un élément nécessaire dans la politique de récupération des friches. Sachant que ces dernières sont occupées par des activités parfois polluantes affectant ainsi la santé des habitants ou futurs utilisateurs de ces sites.

2.2. Comparaison entre les outils législatifs algériens et français :

Pour connaître la position de l'Algérie par rapport aux pays étrangers concernant les aspects de prise en charge de la politique des friches urbaines et leur reconversion, nous avons établi une comparaison selon les différents outils présentés dans le tableau suivant :

Les outils	Etranger (France)	Algérie	Comparaisons
Outils législatifs	<p>La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire {loi n° 99-533 du 25/06/99}.</p> <p>La loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale {loi n° 99-586 du 12/07/99}.</p> <p>La loi SRU relative à la solidarité et au renouvellement urbain {loi n° 2000-1208 du 13/12/2000}.</p>	<p>La loi d'aménagement et d'urbanisme n°90-29 et ses décrets exécutifs.</p> <p>La loi d'aménagement et de développement durable du territoire n° 01-20.</p> <p>La loi de protection de l'environnement dans le cadre du développement durable n° 03-10.</p> <p>La loi de prévention des risques majeurs et de gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable n° 04-20.</p>	<p>La politique algérienne possède les outils législatifs adaptés à la problématique du développement durable. À l'inverse de la législation française, qui dispose des textes adaptés à la politique du renouvellement urbain.</p>
Outils stratégiques	<p>Les SEM (Sociétés d'Economie Mixtes) comme aménageur mixte et même privé.</p> <p>Le développement de la notion de convention et contrat (public/ privé).</p> <p>La pertinence des outils de diagnostic qui intègrent les</p>	<p>EPA comme aménageur public.</p> <p>L'aménageur privé juste pour des projets à investissements privés.</p> <p>Les outils de diagnostic se basent seulement sur les méthodes d'analyses traditionnelles.</p>	<p>Le diagnostic en Algérie ne s'adapte plus aux différentes actions induites par l'évolution des projets.</p>

	études d'impacts, de marché, etc.		
Outils institutionnels	EPF (Etablissement Public Foncier) met en place un référentiel foncier comme outil d'aide à la décision et à la formulation des actions de reconversion des friches.	Absence d'organisme et d'outils spécifiques à la procédure de récupération ou reconversion des friches.	La non-prise en compte de la politique de renouvellement urbain avec toutes ces actions dans la législation algérienne malgré sa nécessité.
Outils financiers	• Financement partagé entre ; Etat, commune, fonds spéciaux, et investissements privés.	• Financement public	Manque de participation au financement de projets en Algérie.
Outils opérationnels	Passage du POS au PLU qui est plus souple et mieux adaptés aux projets urbains. Actions de concertation entre tous les acteurs et le public. Présence de procédures de communication, d'information et de vulgarisation du projet urbain.	Le POS reste l'outil opérationnel en vigueur dans la politique algérienne.	Stagnations des outils opérationnels dans le cas algérien qui ne répondent plus aux nouveaux besoins urbains.

Tableau 4 : Tableau récapitulatif des différents aspects de prise en charge de la politique de reconversion des friches urbaines (Source : DJELLATA Amel, 2006 réadapté par auteurs).

2.3.L'initiative entreprise au niveau du pays : « El Medreb » un collectif culturel dédié aux jeunes d'Al-Hamma :

C'est une friche industrielle d'Al-Hamma qui se trouve dans un quartier populaire du centre-ville d'Alger, où des pans de murs entiers se sont effondrés et il n'en reste plus que quelques poutres

métalliques. C'est pourtant là que les équipes d'Al-Medreb « le lieu » ont organisé des ateliers de théâtre, des performances de graff mais aussi des projections de films algériens et des concerts. « L'objectif du projet était de valoriser les friches industrielles inutilisées du quartier et d'en changer l'image », explique Ikram Hamdi Mansour, architecte de 24 ans et l'une des organisatrices⁴³.

Le travail sur la mémoire des lieux et du quartier est un autre objectif du projet. Il allie photos d'époque, dessins et histoires des lieux. De ce fait, cette initiative entreprise par ces jeunes architectes et urbanistes algériens avait comme pari de prendre possession d'un hangar abandonné, de réunir artistes et habitants et de redonner vie à un quartier paralysé par les politiques de l'urbanisme.



Figure 6 : prise photographique d'El Medreb. (Source : Le Monde Afrique, Alger, 2016)

⁴³ www.lemonde.fr/afrique/article/2016/09/28/a-alger-des-artistes-redonnent-vie-aux-friches-industrielles-d-un-quartier-populaire_5004945_3212.html#lvz3FkXKhRCQdvKz.99

Conclusion :

La reconversion urbaine est considérée comme une intervention urbanistique qui s'applique à toute transformation fonctionnelle introduites sur des surfaces laissées à l'abandon en milieu urbain. Ce qui leur offre le privilège d'être raccordées aux réseaux existants et situées à proximité des transports publics et souvent dans des endroits stratégiques.

Petit à petit, le développement durable a gagné du terrain, que ce soit dans les réflexions des élus, aménageurs et citoyens ou dans les politiques de la ville et les documents d'urbanisme. Cette intervention est donc bien une opération inscrite dans une démarche de développement durable, qui propose une nouvelle lecture de la ville dans le temps et installe un nouveau dialogue avec les différents enjeux environnementaux, économiques et sociaux.

Le projet d'une reconversion urbaine nécessite un processus assez complexe constitué de plusieurs phases. Partant de la reconnaissance et de l'évaluation de l'espace, passant par les procédures juridiques et financières pour arriver enfin à sa mise en œuvre. L'élaboration du projet sollicite une implication effective des différents acteurs à toutes les échelles, d'une part les corps de professionnels (urbanistes, paysagistes, médiateur, etc.) et d'une autre les acteurs publics, privés et les citoyens.

L'intérêt qu'apporte la reconversion des friches urbaines est prometteur puisqu'il répond aux différents aspects et objectifs de l'aménagement durable. N'empêche qu'elle est soumise à plusieurs contraintes d'ordre technique, financier, environnemental pouvant empêcher la concrétisation du projet sur terrain.

Après avoir retracé les différents textes législatifs, nous pouvons affirmer que la problématique des friches urbaine et présente sur la scène politique algérienne, néanmoins aucune mesure explicite n'a été prise en charge ou concrétisée sur le terrain à part de modestes initiatives entreprises par les citoyens tout comme celle d'Al Hamma, entreprise par un groupe de jeunes.

Chapitre III :

Etat de l'art sur la reconversion des friches urbaines et l'attractivité touristique

Introduction :

Dans ce chapitre, on essayera d'analyser deux exemples de reconversion : Le parc de la Villette de Paris (France) et le port de Tanger (Maroc). Le chapitre sera divisé en deux sections, la première section portera un éclaircissement sur les motifs de notre choix pour les sites à étudier ainsi qu'un ensemble de critères qui constitueront par la suite des éléments à détailler dans notre analyse. Dans la deuxième section on procédera à l'analyse des deux projets de reconversion en prenant en considération les différents critères. On terminera par une conclusion qui synthétisera les résultats de l'analyse des deux exemples précédents.

Section1 : Etat de l'art sur la reconversion des friches urbaines

1.1.Les motifs du choix des exemples à analyser :

Notre choix s'est porté sur deux sites : les anciens abattoirs de Paris en France et le vieux port de Tanger au Maroc. Ce choix n'a pas été fait de manière aléatoire. Donc malgré la dissimilitude du contexte dans lequel les projets s'inscrivent, il existe de nombreux points en communs qui les relient directement à notre site d'étude :

- a. Les deux sites représentaient auparavant des friches urbaines (une industrielle et l'autre portuaire)
- b. Ces friches constituent des entités attirantes puisqu'elles occupent des surfaces importantes au milieu de l'agglomération (55 ha et 84 ha).
- c. La distance reliant le projet du parc et le centre de Paris est presque identique à celle qui relie la friche industrielle au centre-ville Bejaia. Pareil pour la distance entre le port et le noyau historique de la ville « Médina » pour l'exemple de Tanger.

1.2.Les critères pris en considération dans l'analyse :

Pour mieux cerner notre analyse, cette dernière sera réalisée de façon systématique et identique selon les critères cités ci-dessous :

- 1.2.1 Caractéristiques du site à reconvertir : présentation de l'assiette (le type de friche, son origine, localisation, surface) et sa position par rapport aux sites touristiques de la ville.
- 1.2.2 Le contexte socio-économique du site : selon lequel on décrira la situation socio-économique de la ville avant le lancement du projet et les raisons de son choix.
- 1.2.3 Les objectifs du projet.
- 1.2.4 La démarche suivie dans le projet de la reconversion : plan de masse et programmation.
- 1.2.5 Les retombées du projet.

Section2 : Analyse des deux exemples

2.1. Exemple de reconversion du parc de « la Villette » à Paris :

2.1.1. Les caractéristiques du site à reconvertir : Il est caractérisé par sa typologie, son origine, localisation ainsi que l'accessibilité et la surface.

- **Type de friche :** industrielle
- **Origine :** l'origine du site remonte à l'époque de Napoléon III, une vaste zone rurale à peine intégrée à la Ville de Paris. L'activité des abattoirs avait duré un siècle jusqu'à ce que l'Etat rachète le site en mars 1970.⁴⁴
- **Localisation :** situé dans le XIXe arrondissement de Paris, à proximité du département de la Seine-Saint-Denis.
- **Accessibilité :** la Villette est facilement connectée à la capitale grâce au canal de l'Ourcq, et circonscrit non seulement par deux boulevards très importants. Sans oublier la ligne de chemin de fer et celles du métro (ligne 5 et 7).⁴⁵
- **Surface :** 55 hectares.

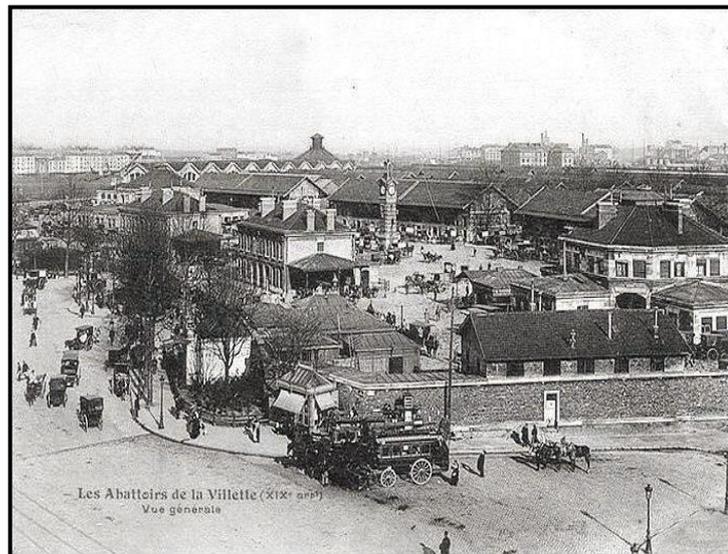


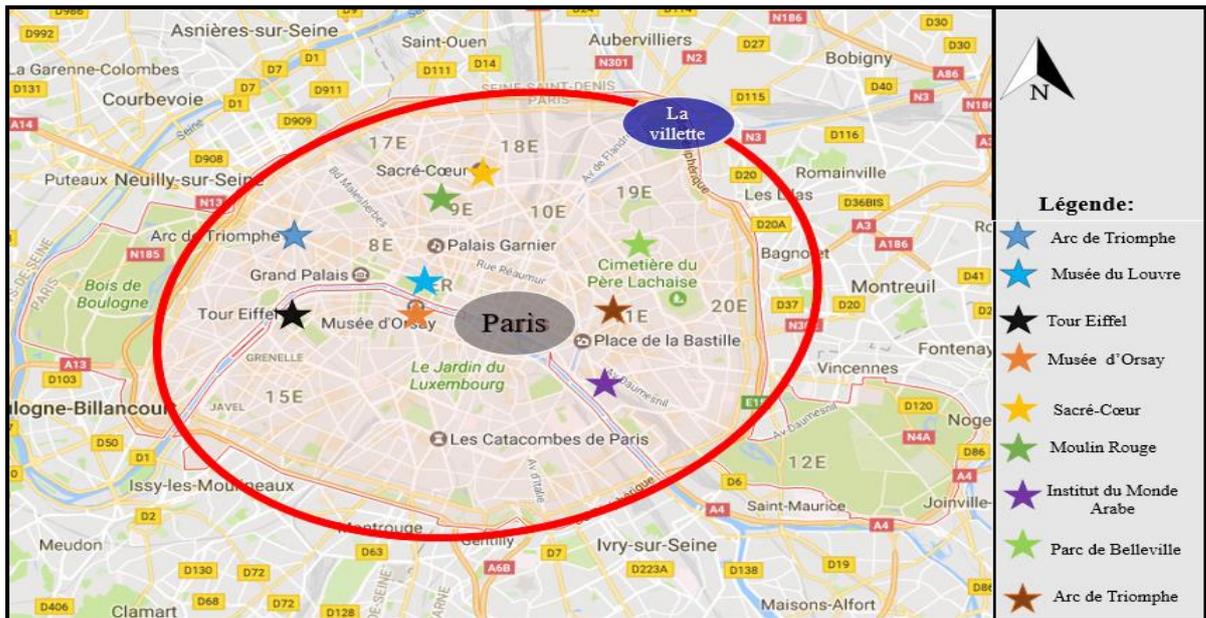
Figure 7 : Vue générale des abattoirs de la villette au XIX ° siècle
(Source : paris- le blog de Martine et Cie).

2.2.2. La position de l'assiette par rapport aux sites touristiques de la ville :

Il s'agit de l'élément majeur de notre analyse. Pour définir la position exacte de la zone des abattoirs par rapport aux différents sites touristiques les plus proches de Paris, on a essayé de les localiser et les inscrire dans un périmètre bien précis de 17.27 Km. Ce qui prouve que le site constitue une opportunité à saisir grâce à son rapprochement et position stratégique.

⁴⁴ MAHFOUZ soulafa, L'utopie socialiste du parc de la villette 'espace public et politique'. Mémoire de master, Université de Marne la Vallée, Institut des Géosciences, 2006-2007, p17

⁴⁵ Op.cit. p19.



Carte 01 : La position du site de la Villette par rapport aux sites touristiques.

(Source : Google maps traité par auteurs).

2.2.3. Le contexte socio-économique :

La ville de Paris était témoin d'un écart persistant entre l'est et l'ouest, que ce soit en termes de fragilité de la structure économique ou de l'intégrité d'image claire de la ville avec l'établissement du marché et des abattoirs. Ce qui a motivé le lancement d'un pari qui consiste à relier Paris à sa périphérie en intégrant ces morceaux isolés à un ensemble complexe et cohérent. Ce projet socio-économique a pour but de pallier le manque d'équipement de la banlieue parisienne et de créer un espace moderne qui valorise la continuité de l'espace public, en mettant en place une nouvelle urbanité, une nouvelle sociabilité et diversité culturelles et loisirs.

2.2.4. Les objectifs du projet :

- Créer un équipement public international qui deviendra un pôle structurant pour tout le nord-est parisien.
- Faire du parc un facteur de réunification entre Paris et sa banlieue qui souffre d'un sous-équipement important.
- Mettre en place une nouvelle urbanité, une nouvelle sociabilité en donnant l'accès à la diversité des cultures et de la connaissance au plus large public, notamment aux jeunes.
- Le parc n'est plus un poumon mais un cœur, il va permettre de réanimer le quartier.
- Marquer un réel tournant dans la pensée architecturale et urbaine contemporaine, avec ce projet qui apparaîtra comme une référence solide pour les concepteurs du monde entier⁴⁶.

⁴⁶ Op.cit. p 50-64.

2.2.5. La démarche suivie dans le projet de la reconversion :

- Le plan de masse :

Un concours international pour la conception du parc été lancé en 1982. Il y a eu plusieurs propositions (voir annexe 02) mais c'est l'architecte français Bernard Tschumi qui l'a emporté. Son projet répond à la triple ambition : artistique, culturelle et populaire du parc. La conception fera du site un lieu où se rencontrent le passé et l'avenir, Paris et sa banlieue, la ville et la nature, l'art et la science. La conception du parc était en rupture avec le concept de zoning des années 50 et 60, elle s'est distinguée par son absence d'enclos et son dynamisme qui s'appuie sur les 26 « folies » disséminées sur l'ensemble du site (point d'information, billetterie, bar...) qui procurent une particularité à l'organisation du plan de masse (voir annexe 03).

- La programmation :

Le programme du parc a été conçu selon une dimension urbaine. Il s'agit donc du plus grand espace vert à Paris, un espace dédié à la nature, la culture, l'architecture, la science et le loisir. Cette richesse revient à la diversité des institutions présentes sur son sol :

a. Les folies :

Afin de donner du relief au parc et rendre sa surface plus vivante, l'architecte Bernard Tschumi a combiné un jeu de superposition de points, de lignes et de surfaces. Les points, au nombre de 26, sont figurés par des folies disposées selon une trame régulière tous les 120 mètres.

b. Le Zénith :

Conçu par Philippe Chaix et Jean-Paul Morel et inauguré en 1984. Il a été accompagné par une salle de concert adaptée au rock et aux musiques populaires avec une capacité de 6 400 places.

c. La Grande halle :

Inauguré en 1985, c'était l'ancien marché aux bestiaux dont la réfection a été confiée à Bernard Reichen et Philippe Robert. Le bâtiment de verre et d'acier, dans la lignée des halles Baltard est consacré à des événements, salons et expositions.

d. La géode :

C'est la plus grande salle de cinéma de France avec son écran hémisphérique de 1 000 mètres carrés. Elle a été conçue par Adrien Fainsilber et Gérard Chamayou selon les principes de l'architecture géodésique de Richard Buckminster Fuller.



Figure 9 : Le Zénith de Paris
(Source : lavillette.com/histoire/)



Figure 10 : La Grande halle
(Source : lavillette.com/histoire/)

e. La cité des sciences et de l'industrie :

Adrien Fainsilber est l'architecte en charge du bâtiment. La Cité des sciences regroupe en son sein la Cité des enfants, la Cité des métiers (en partenariat avec l'Office national d'information sur les enseignements et les professions ONISEP) et la Cité de la santé.

f. Le conservatoire national supérieur de musique et de danse :

À proximité de la Grande halle ; il est le premier bâtiment culturel du parc de la Villette, mais est institutionnellement le plus ancien (le « Conservatoire national de Musique » a été créé le 3 août 1795). L'architecture en a été confiée à Christian de Portzamparc.

g. La Philharmonie :

Elle est un repère dans le Nord-Est parisien et une balise dans le parc de la Villette. L'édifice s'inscrit dans le contexte urbain et architectural, dialoguant avec les autres architectes du site (Christian de Portzamparc pour la Cité de la musique et le Conservatoire, et Bernard Tschumi avec ses célèbres « folies »). Au-delà de la magie de la musique, la Philharmonie a été conçue comme un véritable lieu de vie où se croisent artistes et publics (restaurants, cafés, bars, etc).

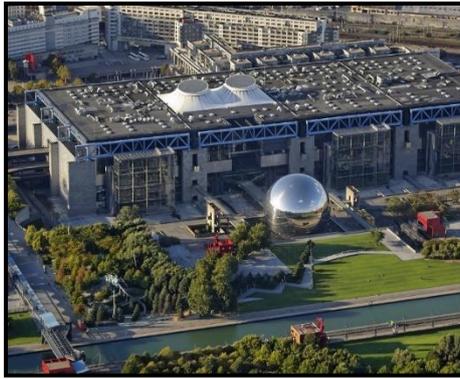


Figure 11 : La cité de la science et de l'industrie. (Source : lavillette.com/histoire/)



Figure 12 : La Philharmonie de Paris. (Source : paris zigzag)

2.2.6. Les retombées du projet :

- Le parc abrite désormais plusieurs projets artistiques, sociaux et éducatifs (scènes de théâtre, danse, arts du cirque, concerts, etc.) devenant ainsi un lieu de référence pour la reconnaissance des marges artistiques de renommée internationale.
- Le parc a su conforter la diversité et la mixité sociale des publics par un renforcement de la médiation.
- Le dynamisme créé au niveau du parc renforce l'attractivité touristique de la capitale avec une fréquentation de milliers de personnes⁴⁷.

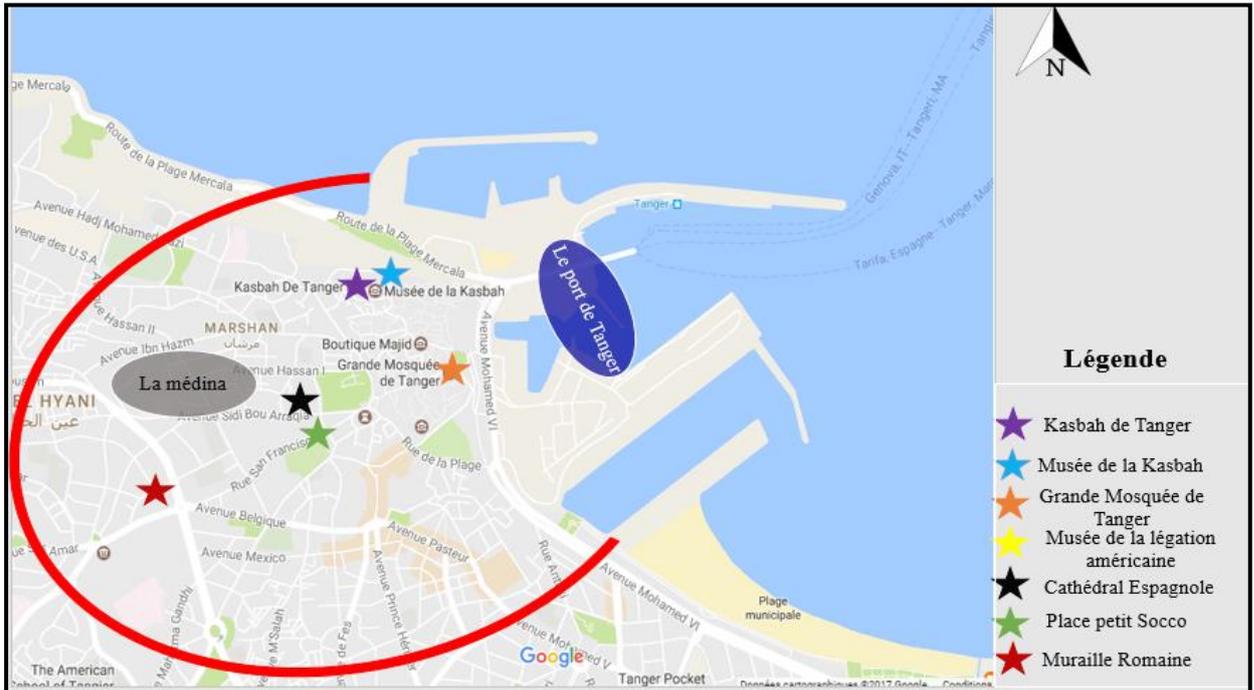
2.3.Exemple de reconversion du port de Tanger au Maroc :

2.3.1 Les caractéristiques du site à reconvertir : Il est caractérisé par sa typologie, son origine, localisation ainsi que l'accessibilité et la surface.

- **Type de friche :** portuaire.

⁴⁷ MARTIAL Jacques, *établissement public du parc et de la grande halle de la villette*, 2011, p 1-100.

- **Origine** : l'origine du port remonte au 17ème siècle, date à laquelle les Anglais ont construit un môle de 225 m de long et de 33 m de large qui fut détruit en 1684⁴⁸.
- **Localisation** : situé dans la ville de Tanger, le port se trouve au croisement de l'Océan Atlantique et de la Mer Méditerranée, dans une baie, entre le Cap Spartel et le Cap Malabata ouvert face au Nord-Ouest.
- **Accessibilité** : le port est connecté à Sebta par la route secondaire 704 et à Casablanca par l'autoroute Casablanca- Tanger.
- **Surface** : 84 hectares.



Carte 02 : Position du port de Tanger par rapport aux sites touristiques.

(Source : Google maps traité par auteurs).

2.3.2. La position de l'assiette par rapport aux sites touristiques de la ville :

Il s'agit de l'élément majeur de notre analyse. Pour définir la position exacte du port par rapport aux différents sites touristiques les plus proches de Tanger, on a essayé de les localiser et les inscrire dans un périmètre bien précis de 3.14 Km. Ce qui prouve que le site constitue une opportunité à saisir grâce à son rapprochement et position stratégique.

2.3.3. Le contexte socio-économique :

La ville de Tanger avait connu des mutations socio-économiques au cours de ces dernières décennies. En effet, le boum immobilier, l'exode rural, l'accroissement démographique et l'immigration clandestine sont autant de facteurs qui ont fait de Tanger une ville malade de son port qui est devenu un abri pour les jeunes de l'immigration clandestine et les rôdeurs. En plus de

⁴⁸ Association professionnelle des agents maritimes, cosignataires de navires et courtiers d'affrètement du Maroc. Disponible sur : http://www.apram.ma/?page_id=831. [Consulté le 4^{er} décembre 2016]

l'arrêté ministériel de 2010, qui a exigé la fermeture aux navires de commerce. Cet état a détourné une partie de la population de la mer perdant ainsi leur culture maritime et surtout la capacité d'innover et de s'adapter à la nouvelle ère du XXI^e siècle. D'où la nécessité d'une réflexion pour de nouvelles fonctions économiquement rentables pour la ville, son port et sa population.

2.3.4. Les objectifs du projet :

- Permettre à la ville de Tanger de se positionner à l'échelle internationale en tant que destination phare du tourisme de croisière et de plaisance à l'échelle de la Méditerranée (300.000 croisières attendues pour 2016) ;
- Assurer une reconversion optimale du site :
 - Introduire de nouvelles activités créatrices de richesses et d'emplois
 - L'intégration du port dans son environnement immédiat : la corniche, la médina et le reste de la ville ;
 - Garantir un développement respectueux de l'environnement
- Organiser à Tanger des événements pour promouvoir l'activité : salon nautique, manifestations sportives (voiles, jet-skis), etc.
- La dimension patrimoniale par la préservation des anciennes murailles des bâtiments historiques entourant le port qui seront restaurés ainsi que l'ouverture des anciennes portes et rampes d'accès afin de sauvegarder l'esprit du site ;
- S'intégrer dans la vision de développement du tourisme de croisière aux horizons 2010 et 2015, telle que perçue par le Ministère du Tourisme (1 million de croisière à Tanger)⁴⁹.

2.3.5. La démarche suivie dans le projet de la reconversion :

Le programme du projet a été pris en charge par la Société d'Aménagement de la zone Portuaire de Tanger ville (SAPT).

- Le plan de masse :

Un concours d'idées a été lancé par l'agence urbaine. Il y a eu plusieurs propositions (voir annexe 04) mais le projet retenu était celui de l'équipe Mixte (Reichen & Robert, Norman Foster. Leur projet cherche à trouver le meilleur équilibre de surface et d'organisation entre les espaces publics et les espaces privés, d'équilibrer les fonctions urbaines pour faire du site un lieu de destination vivant et animé en réalisant des plates-formes d'accueil d'envergure dans le respect de l'environnement et du patrimoine bâti. Ce qui renforce la particularité de leur plan (voir annexe 05).

- La programmation : Le projet a été divisé en deux dimensions distinctes :

-  **La dimension portuaire :** Elle comprend 04 éléments :

⁴⁹ Zone portuaire Tanger ville, projet de reconversion. Disponible sur : <http://www.sapt.ma/> . [Consulté le 6 décembre 2016]

- La croisière :

La solution optimale serait l'aménagement à court terme de 3 postes à quai pour pouvoir accueillir les paquebots de dernière génération : un poste d'une longueur de 360 mètres, un second de 270 mètres et un troisième de 260 mètres. Les travaux se sont étalés en 2 phase.



Figure 14 : Les extensions établies pour l'aménagement des 03 postes à quai. (Source : Site officiel de la SAPT)

- La plaisance :

Le port de Tanger Ville ambitionne de devenir, le premier port de plaisance du Maroc et de la région du Détroit avec une capacité de 1610 anneaux. Son objectif, à terme, est de devenir la méga-marina de sa région avec 3000 anneaux.



Phase 01 : Construction du nouveau port de plaisance.

Phase 02 : Élargissement du vieux port.

Phase 03 : Approfondissement du vieux port.

Figure 15 : Les trois phases pour l'amélioration du marché de plaisance du port.

(Source : Site officiel de la SAPT)

Les travaux se déroulèrent en 03 phases.

La première concerne la construction d'un nouveau port de plaisance de 1080 anneaux à proximité du môle en commerce. Les deux autres étapes comprennent l'élargissement et l'approfondissement du vieux port.

- **Le Fast-Ferry :** Il s'agit d'une flotte de navires à grande vitesse reliant le Maroc à l'Espagne qui allait subir des changements :
 - Le maintien de la ligne de Tanger-Tarifa (01 million de passagers dont 400.000 touristes) ;
 - La mise à niveau et modernisation du terminal Fast Ferry.

- **La pêche :**

La réalisation d'un nouveau port de pêche adossé au port actuel qui quasiment le triple de la capacité des installations actuelles.

- **La dimension urbaine :**

- **Les espaces publics :** Le choix initial est d'offrir à la ville 30 ha d'espaces publics au regard du manque de parcs et d'espaces publics dans la ville. Le Projet prévoit l'aménagement de 5 places publiques :



Figure 16 : L'aménagement de cinq (05) places publiques pour le port.
(Source : Site officiel de la SAPT)

- **Les équipements culturels :**

Avec un musée (15 000 m²), un palais des congrès et un multiplexe (7000 m²).

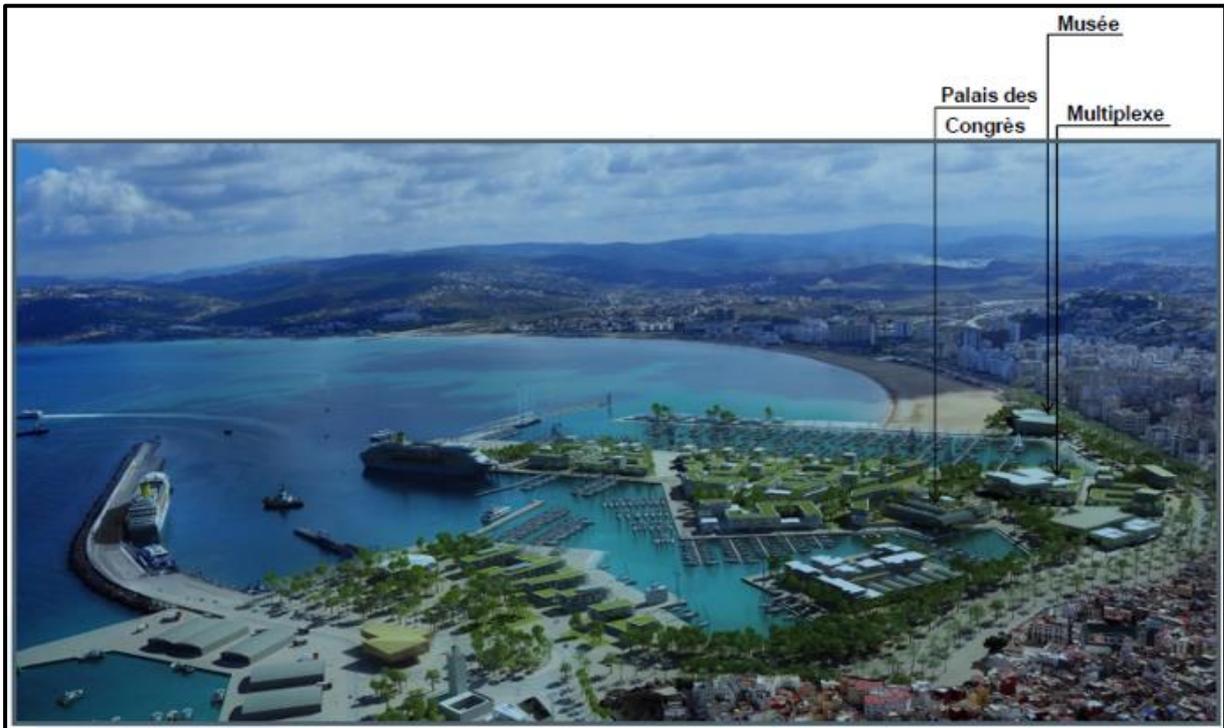


Figure 17 : Les équipements culturels projetés au niveau du port.

(Source : Site officiel de la SAPT)

- **L'hôtellerie :**

Hôtels de catégorie 4 & 5 étoiles d'une capacité de 1000 lits et des résidences touristiques de 600 lits.

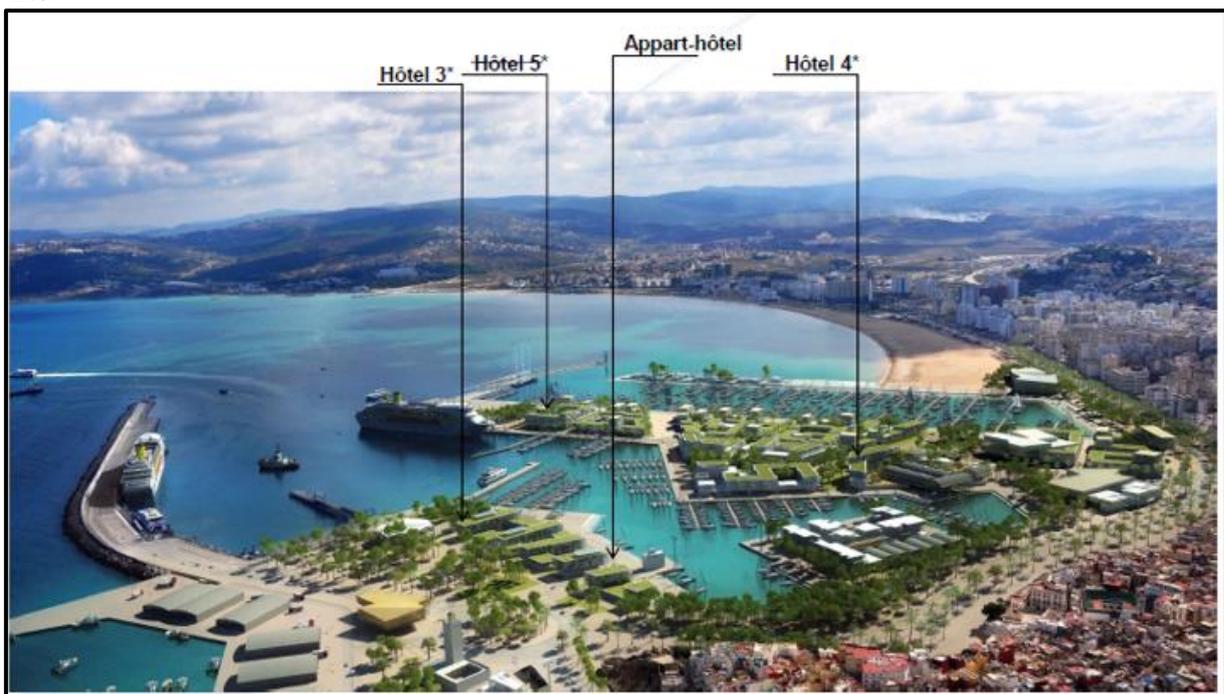


Figure 18 : Les équipements d'hôtellerie projetés au niveau du port.

(Source : Site officiel de la SAPT)

- **Commerce et animation :**

Une surface de plancher de 50 000 m²



Figure 19 : Les équipements d'hôtellerie projetés au niveau du port.
(Source : Site officiel de la SAPT)

- **Mobilité et transport :**

Pour mieux connecter le port à la médina et la ville nouvelle, le nouveau port de Tanger Ville sera doté d'un téléphérique avec un débit de 2.800 passagers/heure sur une longueur globale de 2 km. Il reliera la kasbah, le terminal croisière, les marinas et la place Faro. Au-delà de la fonction de transport urbain, il représentera une attractivité touristique permettant une visite panoramique de la ville, du port et de la baie de Tanger (voir annexe 06).

2.3.6. Les retombées du projet de reconversion :

La forte impulsion donnée à l'investissement dans la grande région Tanger- Tétouan, en plus de la création de milliers de postes d'emploi directs et indirects. Les études de marché réalisées par la SAPT montrent que le potentiel de cette composante se situe, dès 2016, à 7 millions de visiteurs pour un volume d'affaires de plus 178 millions € (2 milliards de dirham) par an.

Accueillir 300 000 croisiéristes en 2016 et 750 000 en 2020 par une concertation avec les intervenants du secteur du tourisme.

Critères		Exemple du Parc de la Vilette	Exemple du Port de Tanger	Facteurs à retenir
Le site à reconvertir	Présentation de l'assiette	<ul style="list-style-type: none"> - Friche industrielle. - Origine : date de l'époque de Napoléon III (marché et abattoirs). - Se situe au 19^{ème} arrondissement de Paris. - Accessible par 2 boulevards, le canal, la ligne de chemin de fer et celles du métro. - Surface : 55 Ha dont 33 sont consacrés aux espaces verts. 	<ul style="list-style-type: none"> - Friche portuaire. - Origine : date de l'époque des Anglais au XIX^o siècle (construction du môle). - Se situe dans la ville de Tanger entre le Cap Spartel et le Cap Malabata. - Accessible par la route secondaire 704 et autoroute Casablanca- Tanger. - Surface : 84 Ha dont 60 sont consacrés aux espaces publics et portuaires. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une surface importante des friches au sein de la ville ➤ La position stratégique des friches aux alentours des sites touristiques
	Position de l'assiette par rapport aux sites touristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Le site constitue une opportunité à saisir puisqu'il est aux alentours des sites touristiques de la ville (P=17.27 Km). 	<ul style="list-style-type: none"> - Le site constitue une opportunité à saisir par sa position quant aux sites touristiques de la ville (P=15.7 Km). 	
Le contexte socio-économique		<ul style="list-style-type: none"> - Fragilité de la structure économique - Discontinuité entre Paris et sa périphérie - Manque d'équipements dans la banlieue parisienne. 	<ul style="list-style-type: none"> - Arrêté ministériel de 2010 - Surcharge sur le port de pêche - L'accroissement démographique, l'immigration clandestine et la forte demande en immobilier. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le contexte : une ville malade nécessitant de nouvelles infrastructures et fonctions par la reconversion de ces espaces perdus
Le projet de reconversion	Début des travaux :	<ul style="list-style-type: none"> - 1979 	<ul style="list-style-type: none"> - Mars 2011 	<p>Le projet de reconversion devrait</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Les deux dimensions : urbaine et/ ou portuaire. ➤ Implication et collaboration des acteurs des différents secteurs avec un montage financier consistant.
	Programmation :	<p>Dimension urbaine :</p> <ol style="list-style-type: none"> Le Zénith de par Philippe Chaix et Jean-Paul Morel avec une capacité de 6400 places. La Grande halle de Bernard Reichen et Philippe Robert. La géode d' par Adrien Fainsilber et Gérard Chamayou avec un écran hémisphérique de 1 000 m². La cité des sciences et de l'industrie d'Adrien Fainsilber. Le conservatoire national supérieur de musique et de danse de Christian de Portzamparc. La philharmonie 	<p>Dimension urbaine :</p> <ol style="list-style-type: none"> Les espaces publics : 30 hectares dont un parc (pinède) et 4 grandes places allant de 2 à 8 hectares. Les équipements culturels : un musée, un palais des congrès et un multiplexe cinématographique. L'hôtellerie : Hôtels de catégorie 4 et 5 étoiles et des résidences touristiques. Commerce et animation : Centre commercial, restaurants, cafés, show rooms, etc. Mobilité et transport : téléphérique et parkings <p>Dimension portuaire :</p> <ol style="list-style-type: none"> La croisière : 03 nouveaux postes La plaisance : 1610 anneaux en 2016 Un nouveau port de pêche avec 11 Ha de bassin et 11 autres de terre-pleins. 	
	Acteurs principaux	<ul style="list-style-type: none"> - Mairie de Paris, préfecture, APUR, François Mitterrand. 	<ul style="list-style-type: none"> - les compagnies de croisière, SAPT, intervenants du secteur du tourisme. 	
	Montage financier	<ul style="list-style-type: none"> - Une prise en charge totale de l'Etat. 	<ul style="list-style-type: none"> - Contribution de l'Etat et quelques investisseurs. 	
Les retombées du projet)		<ul style="list-style-type: none"> - Le parc abrite plusieurs projets artistiques, sociaux et éducatifs devenant ainsi un lieu de référence pour la reconnaissance des marges artistiques de renommée internationale. - Le parc a conforté la diversité et la mixité sociale par un renforcement de la médiation. - Le dynamisme créé au niveau du parc renforcé l'attractivité touristique de la capitale avec une fréquentation de milliers de personnes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Une forte impulsion donnée à l'investissement dans la grande région Tanger- Tétouan. - Accueillir 300 000 croisiéristes en 2016 et 750 000 en 2020 par une concertation avec les intervenants du secteur du tourisme. 	

Modèle retenu pour la réussite d'un projet de reconversion assurant une attractivité touristique

Tableau 5 : Tableau récapitulatif de l'analyse des deux exemples de reconversion des friches urbaines. (Source : MAHFOUZ soulafa, 2006-2007, www.sapt.ma, réadapté par auteurs).

Conclusion :

L'analyse des deux exemples français et marocain n'a pas été faite arbitrairement mais à partir d'un choix judicieux et selon des critères bien déterminés. Ces critères traitent tous les éléments nécessaires pour une meilleure maîtrise de notre recherche.

Pour le cas du parc de la Villette de Paris en France, qui représentait une vaste zone rurale à peine intégrée à la Ville de Paris, s'impose maintenant comme une référence pour les concepteurs du monde entier. La situation socio-économique déplorable de la ville nécessitait une prise en charge à laquelle le projet de reconversion des abattoirs est venu pour y remédier. Le projet a été conçu selon des principes, la collaboration de tous les acteurs ainsi qu'un programme basé sur la centralité pour relier Paris à sa banlieue à travers plusieurs équipements (les folies, le zénith, la géode, la philharmonie...) Ces changements ont permis de réanimer le quartier et donner accès à la diversité culturelle pour attirer les flux d'avantage.

Pareil pour le cas du port de Tanger au Maroc, qui constituait un abri pour les rôdeurs et les jeunes de l'immigration clandestine qui est devenu maintenant une importante destination du tourisme. Pour faire face à ce délabrement urbain et socio-économique, un projet de reconversion a été lancé. Ce dernier répondait à deux dimensions complémentaires et un programme animé par des équipements de nature portuaire et urbaine (port de plaisance, port de pêche, espaces publics...). Ce qui lui a permis d'atteindre les objectifs fixés dont l'objectif principal est de permettre à la ville de se positionner à l'échelle internationale en matière de tourisme de croisière et de plaisance.

En conclusion de cette analyse d'exemples, il s'avère que malgré la différence qui existe entre les contextes urbains, sociaux et économiques de chacune des villes étudiées, un point en commun apparaît en évidence : améliorer la qualité des espaces et redynamiser la ville pour la rendre plus attractive aux yeux des touristes par le biais de la reconversion urbaine. D'après l'analyse, on a soutiré les éléments clés pour former un modèle de référence pour la réussite d'un projet de reconversion de friches urbaines assurant une attractivité touristique qu'on utilisera par la suite pour vérifier notre hypothèse de recherche.

Partie empirique

Chapitre IV :

**Etat des lieux de l'attractivité touristique et
les friches urbaines au sein de la ville de
Bejaïa**

Introduction :

En matière de tourisme urbain, l'offre demeure actuellement sous-exploitée. Mais aussi, ses caractéristiques spatiales et fonctionnelles sont à définir.

Dans ce chapitre, il s'agit de faire la collecte de toutes les données et informations permettant de comprendre l'état actuel de la ville de Bejaïa et d'éclairer d'avantage notre problématique.

La première section traitera la piste de l'attractivité qui repose sur l'identification des attributs étudiés et définis dans les chapitres précédents. Par la suite dans la deuxième section nous allons étudier de manière spécifique les friches urbaines existantes dans la ville et comprendre comment est-ce-que ces terrains abandonnés peuvent améliorer et promouvoir le tourisme urbain dans la ville de Bejaïa.

Section 1 : Aperçu touristique de la ville de Bejaia

1.1. Constat sur le tourisme à Bejaia

Les différents bilans faits par la direction du tourisme de la ville de Bejaia confirment 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 en matière de tourisme balnéaire (16,18%), dépassée par les communes par excellence balnéaires d'Aokas (25, 62%) et de Tichy (23,41%)⁵⁰.

1.2. Les attributs de la ville de Bejaia :

La ville de Bejaia est une destination touristique importante qui attire de plus en plus de populations par ses différentes potentialités touristiques. On essayera de citer ces potentialités en reproduisant les éléments du tableau des attributs de l'attractivité touristique de la première section du chapitre I intitulée : le concept d'attractivité touristique en question.

1.2.1. Le patrimoine naturel : Bejaïa est dotée d'une façade maritime caractérisée par⁵¹ :

- Un paysage montagneux et un climat méditerranéen dont de nombreux touristes viennent en profiter durant la saison estivale.
- Oued Soummam.
- Les lacs : Mezaïa situé au parc d'attraction de la ville de Bejaïa et l'ance de Tamlaht.
- Le parc national de Gouraya : S'étalant sur une superficie de 2080 hectares, cette zone qui réunit l'ensemble des sites naturels tels que le mont Gouraya, le cap Carbon, les Aiguades, le pic des Singes, et le site sauvage de la côte ouest (voir annexe 07).
- Une plage autorisée à la baignade (Aiguades).
- Forêts : couvre une superficie de 10580 Ha soit un taux de boisement de 88%.

⁵⁰ SDAT de la wilaya de Bejaia, mission 2 partie II : diagnostic prospectif, Bejaia, 2013. 270 p.

⁵¹ SDAT de la wilaya de Bejaia, mission 2 partie II (les potentialités touristiques par commune), Bejaia, 2013. 159p



Figure 20 : le cap Carbon.

(Source : BOUANANI photos,2016)



Figure 21 : le cap Bouak.

(Source : BOUANANI photos,2016)

1.2.2. Logistique :

Elle désigne l'ensemble des infrastructures d'accueil, d'accessibilité ainsi que les transports. Concernant les infrastructures d'accueil de la ville de Bejaia, on peut citer :

- Une auberge de jeunes.
- 07 Hôtels classés et 16 Hôtels non classés (voir annexe 08)

L'accessibilité à l'échelle régionale se fait selon trois formes distinctes :

- L'accessibilité terrestre : par les principaux axes qui relient aux régions avoisinantes ou bien au niveau de l'agglomération elle-même. Aussi on mentionne les voies ferroviaires qui jouent un rôle dans l'accessibilité à la ville
- L'accessibilité maritime et aérienne : la première par la nouvelle gare maritime qui n'est pas encore en service et pour l'accessibilité aérienne par le seul aéroport dans dispose la ville à sa périphérie.

L'accessibilité intra-urbaine : l'autobus reste le mode de transport le plus utilisé car, en dépit des taxis et véhicule privé, c'est le seul moyen de déplacement dont la ville dispose (voir annexe 09)

1.2.3. Produits touristiques : Englobent plusieurs attributs comme : lieux culturels et historiques, divertissements et événements.

- Lieux historiques : Bejaia dispose de nombreux sites qu'on cite dans le tableau suivant :

Catégorie monuments	Période historique				
	Antique	Médiévale	Espagnole	Turque	Française
Casbah		●			
Porte de la mer		●			
Porte fouka		●			
Kouba de Sidi Touati		●			
Fort Moussa (Barral)			●		
Reserve Romaine	●				
Cippe Romain	●				
Mosquée de la casbah		●			
Mosquée Sidi Touati		●			

Tableau 6 : Les sites historiques les plus importants au niveau de la ville de Bejaïa

(Source : Mémoire Aouini, 2014, traité par auteurs)

- Lieux culturels : Comprennent un ensemble d'équipements
 - Un centre culturel.
 - Musée (Circonscription Archéologique de Bejaia) sis à Bordj Moussa et 04 autres musées (musée de géologie, musée central, musée du lac et le musée de l'artisanat) ;
 - 02 Théâtres, (un régional et l'autre plein air) au parc national de Gouraya.
 - Cinémathèque.
 - Maison de culture.
 - Ecole de musique « Cheikh Saddek El Bedjaoui ».
 - Comité des fêtes de la ville de Bejaia.
 - Bibliothèque municipale.
 - Bibliothèque de la maison de culture.
 - 03 salles de lecture.
 - Un parc d'attraction et de loisirs. (Carte voir annexe 10)
 - Divertissements et évènements : concernent les fêtes et festivals
 - Fête du miel au mois d'Octobre.
 - Festivals de la chanson Amazigh, andalouse, kabyle et Chaâbi
 - Festival international du théâtre.
 - Nuits de Ramadhan.
 - Semaine de rire.

1.2.4. Les facteurs socio-économiques :

Les facteurs socio-économiques représentent les influences des populations locales. Le sentiment de sécurité que procure la ville de Bejaia est un attribut fort pour attirer les touristes. De plus la culture de cette agglomération représente un atout majeur car elle fait partie de la région de la Kabylie qui est connue par ses traditions culinaires, culturelles et artisanales. Sans oublier l'hospitalité et l'accueil de ses habitants.

1.3. La fréquentation touristique et provenance des flux :

La fréquentation touristique nationale⁵² connaît une augmentation en nombre de touristes avec un taux de 25.29% entre 2009 et 2011. Contre la wilaya de Bejaia qui a connu une fluctuation dans la période 2009-2010 avec un taux d'accroissement de 6.30% qui a été régressé de 1.56% en 2011. Ces chiffres concernent la wilaya de Bejaia avec toutes ses communes, quant à la ville de Bejaia les statistiques sont inexistantes.

⁵² op. cit. p 174.

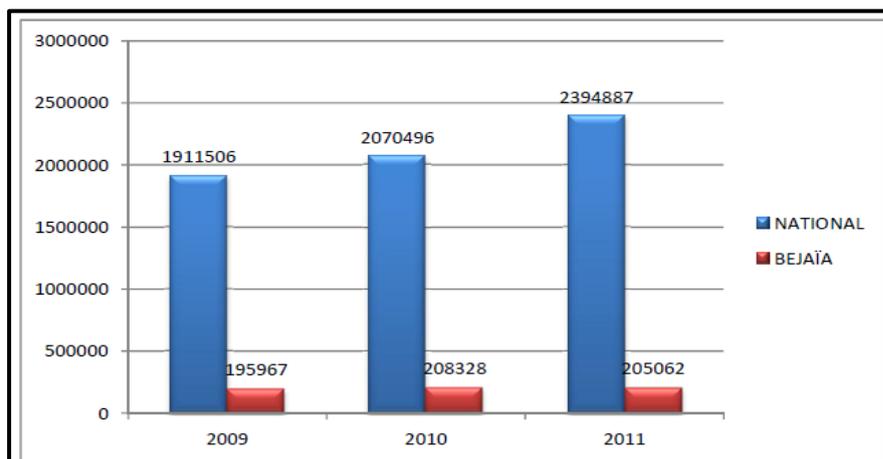
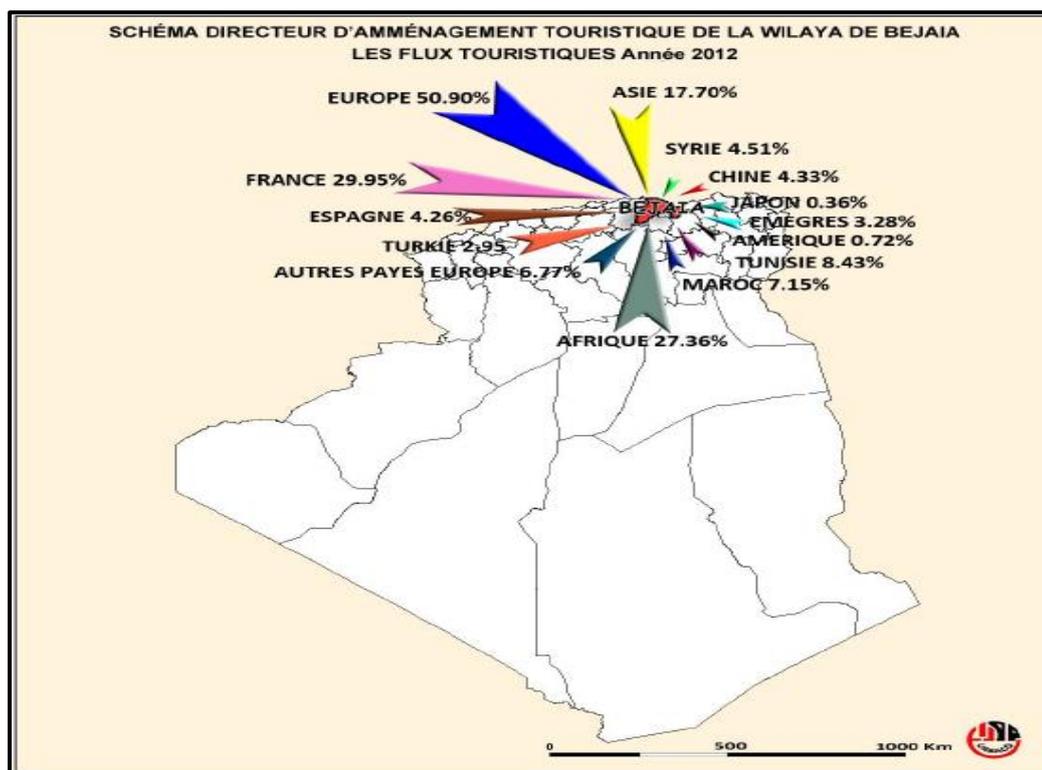


Figure 22 : Graphe de l'évolution des entrées aux frontières des touristes 2009- 2011.

(Source : SDAT Bejaia 2012).

L'Algérie est la plus faible destination touristique en Méditerranée de loin derrière le Maroc et la Tunisie. La part de la wilaya de Bejaïa ne fait pas l'exception, on assiste à un nombre de touristes jusqu'aux 31 décembre 2012 qui était de l'ordre 6645 touristes seulement. Ces derniers sont majoritairement des européens avec 50.90% dont 59.78% sont des français du total du nombre arrivées européens⁵³.



Carte 03 : Les flux touristiques de l'année 2012

(Source : SDAT Bejaia 2012)

⁵³ Op. cit. p 182.

Section 2 : La ville de Bejaia entre évolution et friches

2.1. L'évolution de la ville de Bejaia et l'apparition des friches :

La ville de Bejaïa est partagée en deux importantes zones :

Une ville ancienne composée du quartier (Karaman), de la médina (Bab-el-Louze), de la casbah ceinturée de ses enceintes, du quartier colonial structuré par la rue du Vieillard, et d'une ville qui s'étend très largement de façon désordonnée dans la plaine et deux zones (portuaire et industrielle). Ces dernières constituent une enclave dérangeante dans la ville de Bejaïa.

En effet, à partir des années 70, l'avènement industriel a généré l'implantation de différentes activités à vocation industrielle à proximité du noyau historique vue l'existence des conditions de leur fonctionnement. Récemment, le passage à l'économie du marché a eu des répercussions néfastes sur l'organisation spatiale de la ville ; de différents bâtiments furent abandonnés, ou confiés à d'autres fonctions (entrepôts, stock...), ce qui a favorisé l'apparition d'importantes entités urbaines délaissées. Cet événement relance la polémique sur l'insécurité que représentent ces anciennes installations sur la ville, mais également la dévalorisation du paysage urbain, sans compter la présence d'une population marginalisée qui a pris possession des lieux.

Actuellement, Bejaïa vise à être plus attractive et à développer son secteur touristique, ce qui incite les collectivités locales à la quête du foncier qui permettra de réaliser un programme important et d'accueillir des infrastructures de grande envergure. Ceci nous a poussé à lancer cette étude d'identification des friches les plus importantes qui pourraient être l'une des solutions pour la ville de Bejaïa afin de développer son secteur touristique.

2.2. Les critères pris en considération dans l'identification des friches :

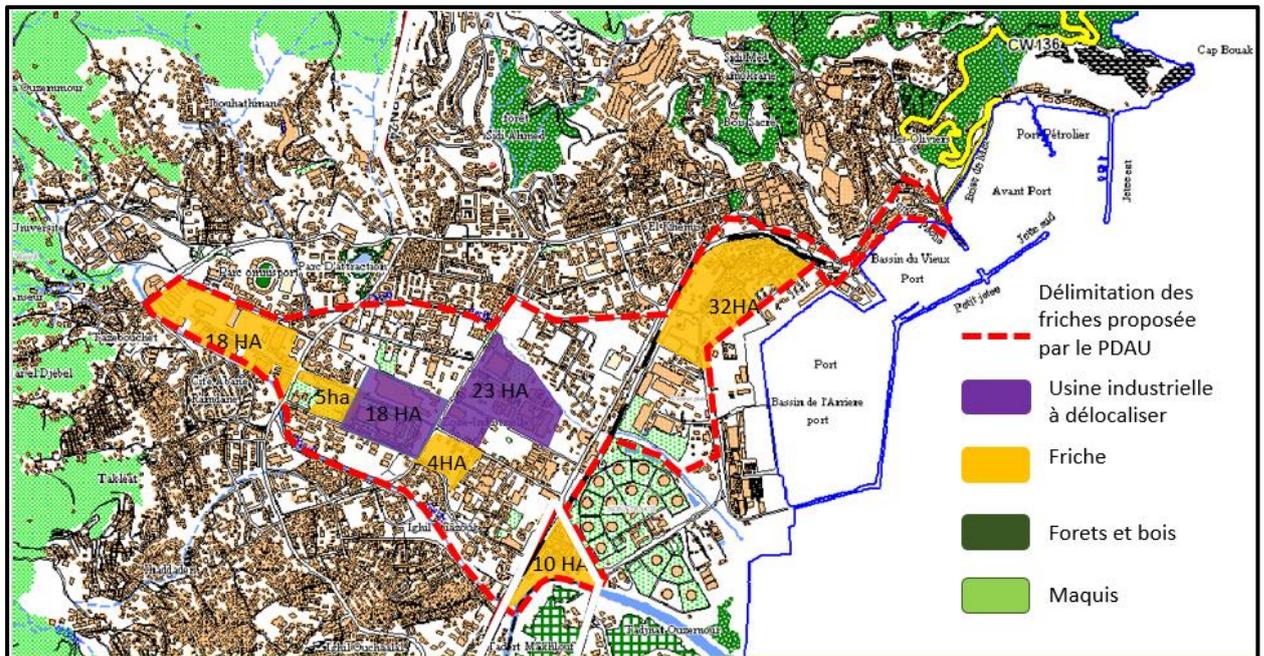
2.2.1. Les critères retenus selon leurs définitions :

Plusieurs définitions de friches ont été citées dans les deux premiers chapitres en la déterminant comme étant :

- Des espaces suggérant l'abandon et le manque d'entretien
- Des terrains bâtis ou non pouvant être pollués
- Des espaces dont la fonction initiale a cessé ou en sous-utilisation (stockage, hangars) par le biais de l'amodiation qui est un acte juridique par lequel une autorité publique ou un particulier affecte à un tiers, (entreprise privée ou collectivité) un terrain pour une durée limitée et de façon réversible.

2.2.2. Les critères retenus du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme PDAU :

L'instrument de l'urbanisme avait répertorié les zones en friche qui regroupent : la zone industrielle, la caserne militaire, l'arrière port et même la partie haute de la brise de mer (exploitation illicite) en proposant la délocalisation de toute entité industrielle existante sur ces lieux.



Carte 04 : Les principales friches de la ville de Bejaia

(Source : PDAU intercommunal, traité par auteurs)

Les principales friches identifiées aujourd'hui sont situées à proximité du noyau historique de la ville. Installées pour prendre en charge les activités de production de l'époque, elles avaient pour principales fonctions : production, entreposage, stockage....

En effet, ces espaces englobés dans la ville, leur utilisation à des fins industrielles n'est plus possible, ils connaissent aujourd'hui une phase d'incertitude et de sous-utilisation.

Nous avons essayé à travers un travail de terrain et une étude approfondie sur la ville de Béjaia d'identifier et ressortir les friches principales selon différents critères développés auparavant dans la section 2 du chapitre 1 et de prendre en considération les orientations du PDAU, afin de montrer l'existence d'une importante entité foncière dont la récupération aujourd'hui ne serait que bénéfique pour le développement touristique de la ville. D'un nombre et de taille assez importants, leur situation privilégiée dans la ville fait d'eux l'objet de toutes les spéculations.

Mais il faut noter que l'identification de ces friches n'était pas aisée, les institutions et organismes concernés n'ayant que très peu de renseignements concrets.

2.2.3. Analyse des friches identifiées au niveau de la ville de Bejaïa :

Après avoir identifié les friches les plus importantes au sein de la ville de Bejaïa, nous allons analyser les deux friches (industrielle et arrière port) vu la situation et la superficie qu'elles occupent dans la ville. Cette analyse se fera selon les critères cités ci-dessous :

- Caractéristiques de la friche : le type de friche, son origine, localisation et surface et son statut juridique.
- Le contexte socio-économique : selon lequel on décrira la situation socio-économique de la ville.

- La position des friches par rapport aux sites touristiques de la ville.

- **Caractéristiques des friches :**

- a. La friche industrielle :**

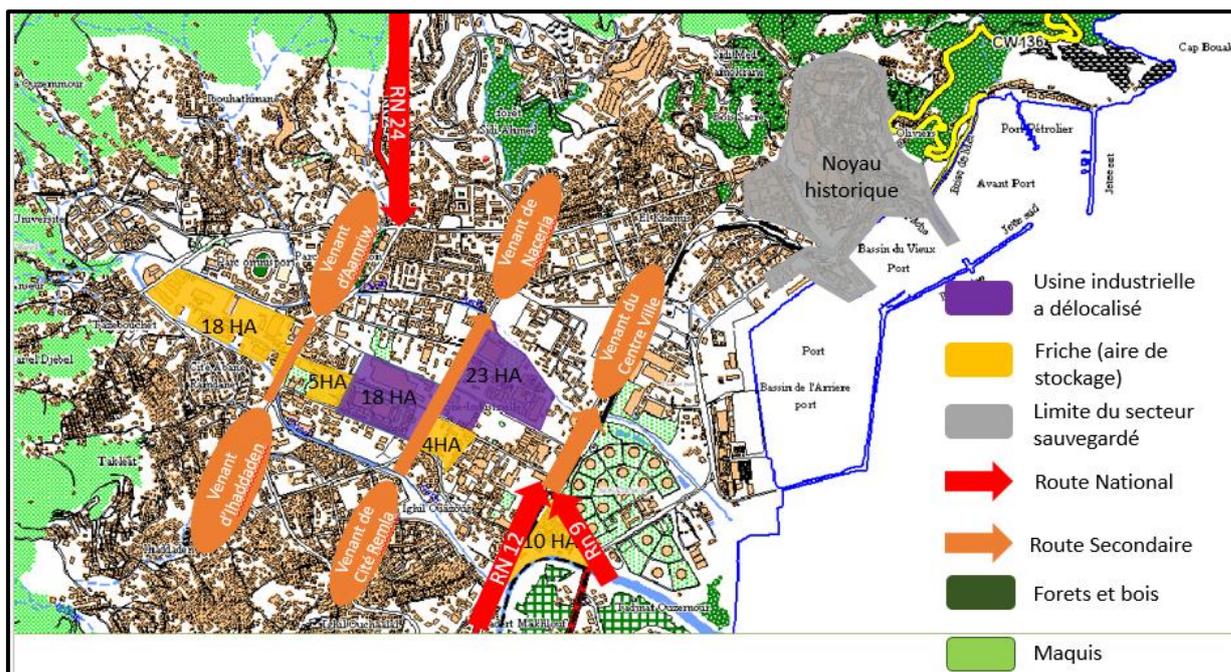
Dans les années 70, la zone industrielle a été installée à la périphérie de la ville, mais avec le temps la ville s'est étalée dans l'espace jusqu'à atteindre cette zone à cause de la croissance urbaine. Cet espace « industriel » se trouve dans l'incapacité d'exprimer sa vocation, encore moins sa qualité urbaine pour pouvoir s'identifier spatialement.

En effet, il faut mentionner que le PDAU intercommunal de Béjaia (2010), a proposé la délocalisation de cette zone à l'extérieur car elle s'accapare d'énormes superficies pour peu d'emplois offerts et peu de richesses créées.

- Situation de la zone dans la ville et son accessibilité :

Les friches existantes à l'intérieur de cette zone occupent une surface de 78 HA et est située dans la plaine au Sud-ouest de l'ancienne ville.

Grace à sa situation stratégique dans la ville, la ZI est accessible par trois Boulevards principaux et trois routes nationales.



Carte 05 : Situation et accessibilité aux friches de la zone industrielle.

(Source : PDAU intercommunal, traité par auteurs), hors échelle.

- Statut juridique :

L'entité industrielle qui occupe une grande surface de la ZI appartient majoritairement à l'état dont on peut citer : Icotal, Alcost, ENMTP, EPLA, on trouve aussi des entités industrielles et des aires de stockage privés à titre d'amodiation.



Figure 26 : Vue sur l'entité industrielle ENMTP (Source : Auteurs, 2017)



Figure 27 : Vue sur les aires de stockages (Source : Auteurs, 2017)

b. Caractéristiques de la friche industrialo-portuaire :

À l'arrivée des français en 1833, le port fut redynamisé grâce aux travaux entamés dès 1834, soit une année après l'occupation de la région. Vers la fin du 19^e siècle des travaux de protection, d'accostage et plusieurs quais ont été réalisés à cette période. La construction de l'ancien port a été achevée en 1911 et vers les années 30, ce dernier a été renforcé par l'arrière port, tous les deux destinés pour le trafic de marchandises générales.

La vocation principale de l'arrière port est l'activité industrielle. Elle est composée, des surfaces de stockage de marchandises du port, et de différentes unités industrielles, qui sont installées à proximité du port pour faciliter l'importation et l'exportation de leurs produits.

- Situation du port dans la ville et son accessibilité :

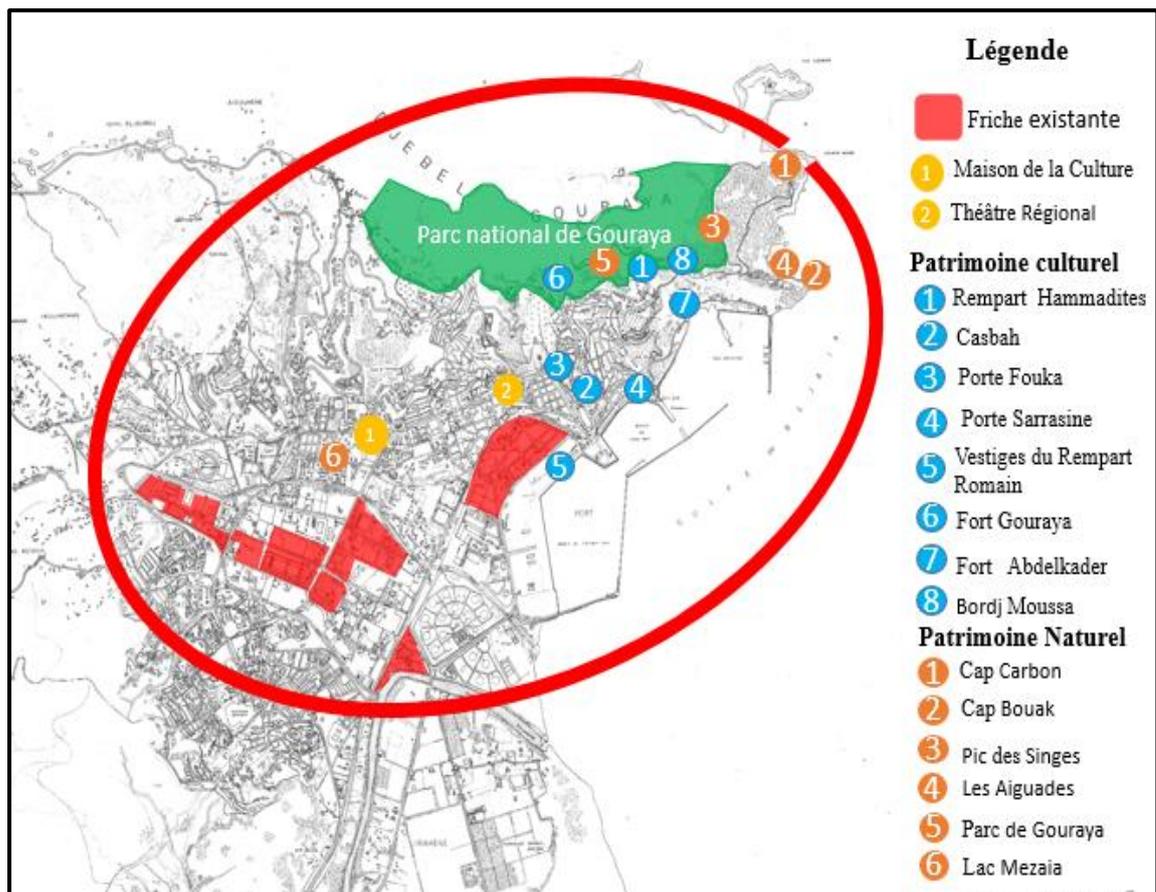
L'arrière Port de Bejaïa qui occupe une surface de 32 HA est situé à proximité du noyau historique et délimité du nord par l'ancienne ville, du sud par sonatrach, du côté est par la port et la mer, et enfin de l'ouest par le chemin de fer.

Grace à sa situation stratégique dans la ville, on y accède par 3 voies principales.

- **Le contexte socio-économique des deux friches : selon lequel on décrira la situation socio-économique de la ville :**

Dans le contexte actuel, où la ville de Bejaïa souffre d'une absence d'activité productive et économique rentable, ces installations industrielles installées auparavant pour répondre aux besoins de la population à l'époque sont aujourd'hui au cœur des débats car elles ne répondent plus aux exigences de la ville actuelle, de par leur position au cœur de la ville et la superficie qu'elles occupent mais aussi l'image déplaisante qu'elles reflètent.

- **La position des friches par apport aux sites touristique de la ville :**



Carte 07 : Position des friches par rapport aux sites touristiques.

(Source : PDAU intercommunal, traité par auteurs), hors échelle.

Après avoir localisé les friches existantes et les différents sites touristiques, on a procédé à la superposition des deux cartes afin de les inscrire dans un périmètre de 15.70 Km. En effet, ces friches de par leur position au près des sites touristiques constituent une réelle opportunité à saisir afin de renforcer l'offre touristique.

Conclusion :

Bejaia comme ville méditerranéenne voit son tourisme prendre de l'ampleur essentiellement sur le tourisme balnéaire. Pour cerner au mieux l'attractivité de cette ville nous nous sommes basés sur les attributs étudiés dans corpus théorique en les rapportant à notre cas d'études, ce qui nous a amené à les grouper en quatre catégories majeures : le patrimoine naturel, la logistique, produit touristique, les facteurs socio-économiques.

Appréhender les éléments majeurs de l'attractivité laisse croire que la ville de Bejaia de part tous ses potentiels peut jouer un rôle primordial dans le tourisme urbain voir à une échelle plus importante. Mais les statistiques sur la fréquentation de cette ville prouvent indéniablement le contraire car la région connaît une régression des flux touristiques depuis quelques temps.

L'évolution de la ville de Bejaia à travers le temps nous a permis de comprendre les raisons d'apparition des friches ; qui sont l'extension urbaine et les changements économiques. L'analyse menée selon : les critères liés à leurs définitions et ceux soustrait du PDAU, nous a permis d'identifier les principales friches existantes à savoir la friche de la zone industrielle et la friche industrialo-portuaire. Il s'agit d'un ensemble d'espaces mal exploités qui se présentent sous forme de hagards ou d'unités industrielles procurant à Bejaia une image déplaisante aux yeux des touristes et même des habitants.

En effet, la position stratégique de ces friches avec leur taille au centre de la ville, leur rapprochement des différents lieux touristiques les plus fréquentés et de la mer, constituent les ingrédients majeurs pour les considérer comme une opportunité à ne pas manquer. Ce qui nous permettra de combler le manque flagrant en équipements, améliorer la qualité environnementale de la ville et enfin atteindre notre but principal qui est la diversification de l'offre touristique pour attirer un flux plus important de touristes.

Chapitre V :

Vérification de l'hypothèse de recherche

Introduction :

Le présent chapitre nous permettra de vérifier notre hypothèse de recherche relative à la relation entre la reconversion des friches urbaines et l'attractivité touristique. La confirmation ou l'infirmité de l'hypothèse se fera à partir d'une enquête de recherche comme technique d'investigation ainsi qu'une analyse comparative.

Dans la première section, nous exposerons les différents outils de vérification de notre hypothèse en indiquant les raisons pour lesquels notre choix s'est effectué.

Dans la deuxième section, nous allons vérifier la relation hypothétique après avoir recueilli et traité toutes les informations nécessaires relatives à notre cas d'étude « ville de Bejaia » par le biais du questionnaire d'enquête et de l'analyse comparative.

Section 1 : Méthodes et techniques d'investigation utilisées dans la démarche de vérification :

Afin d'aborder notre objet de recherche, nous avons fait recours à deux méthodes différentes ; le questionnaire d'enquête et l'analyse comparative.

1.1.Élaboration du questionnaire d'enquête :

Contacté et interrogé les personnes concernées peut se réaliser de différentes façons, elle dépend du type de questions posées, de la population à interroger et du délai à y consacrer.

Pour faire renseigner notre questionnaire nous avons utilisé le procédé « auto-administré » ; une méthode d'administration par laquelle l'enquêté remplit le formulaire d'enquête de manière autonome « sans notre présence ». Vu le temps réservé à la recherche, notre questionnaire a été distribué durant cinq jours auprès des touristes et habitants de la ville de Bejaia via Google documents⁵⁴. Afin de maximiser le taux de réponses, des actions de communication ont été réalisées sur des réseaux sociaux tels que Facebook et enfin quelques questionnaires ont été distribués en un petit nombre de main en main pour les habitants de la ville. L'échantillon est calculable à l'aide d'une application en ligne proposée par un site pour des études de marché et sondages⁵⁵.

Figure 32 : Calculateur de la taille de l'échantillon pour l'enquête

(Source : <http://www.rmpd.ca/calculators.php>).

⁵⁴ <https://docs.google.com/forms/d/1VD5jRKahNHjkwWN0tj4WuZ01WHGjYDhC2JgxUxPYuME/closedform>.

⁵⁵ <http://www.rmpd.ca/calculators.php>.

Pour le nombre de questionnés on a pris la somme des habitants de la ville (175444 hab) et des touristes au cours de l'année (205026 touristes) avec un niveau de confiance de 90% et une marge d'erreur de 10%. Pour contourner toute erreur éventuelle, on a fait augmenter le nombre à 120 personnes au lieu de 97. Le questionnaire en ligne est le moyen le plus adéquat à notre objet de recherche vu qu'il nous permet d'atteindre les touristes des quatre coins du monde en se servant des moyens de la nouvelle technologie surtout que ces derniers ne fréquentent pas la ville pendant notre période de recherche. Sans oublier sa rapidité de collecte et son coût quasi nul.

Organisé autour de quatre thèmes, le questionnaire propose un ensemble de 27 questions. On trouve en premier lieu, le profil pour une meilleure connaissance des répondants, ainsi que les trois thèmes de l'attractivité touristiques, les friches urbaines et leur reconversion constituant le sujet de notre recherche. L'administration du questionnaire a été faite selon des variables qualitatives et quantitatives avec une dominance de questions fermées afin d'obtenir des renseignements factuels. Le dépouillement ou traitement des résultats obtenus se fera à partir d'un outil intuitif et performant d'analyses statistiques « **Sphinx** ». Il s'agit de la version « SPHINX PLUS ². V5 » un logiciel d'analyse de données quantitatives et qualitatives, spécialisé dans le traitement d'enquêtes et des questionnaires.

1.2. Analyse comparative :

Après avoir traité l'ensemble des résultats, nous abordons la discussion à travers une approche comparative entre Bejaïa et les deux villes de Paris et Tanger à partir d'une liste de critères retenue au niveau du quatrième chapitre. Nous répondons ainsi à nos questionnements de recherche en prouvant qu'avec le modèle proposé nous pouvons confirmer la relation hypothétique entre la reconversion des friches urbaines et l'attractivité touristique.

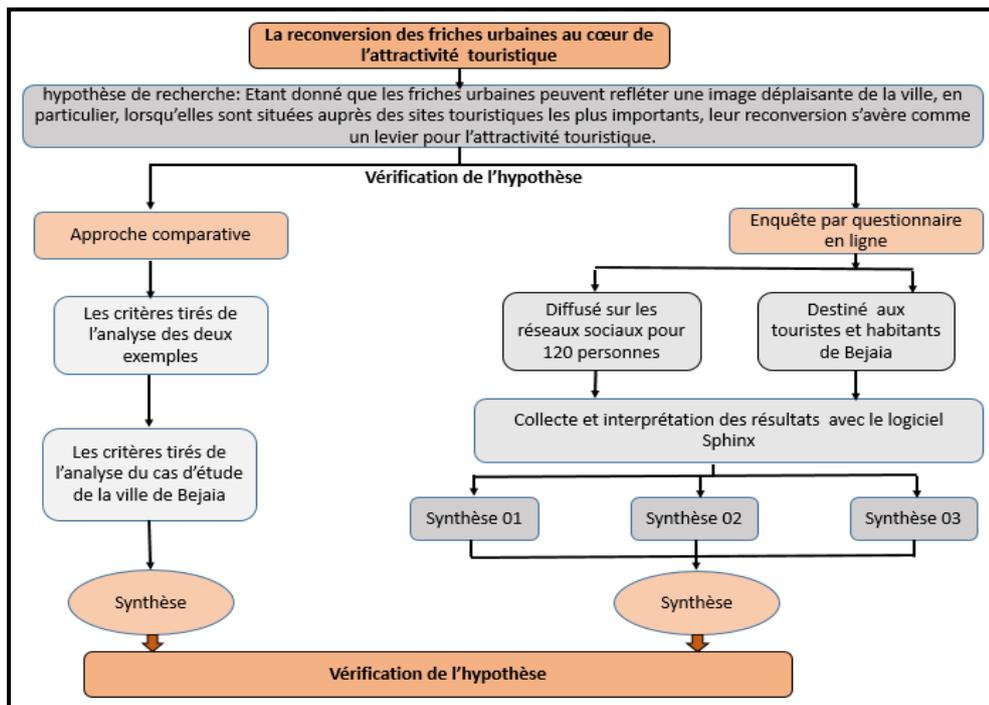


Figure 33 : Schéma récapitulatif des outils méthodiques de la vérification de l'hypothèse. (Source : auteurs, 2017).

Section 2 : Lecture et analyse des données.

2.1. Interprétation des résultats de l'enquête par questionnaire :

Dans cette partie le traitement des données s'effectuera à partir des quatre thèmes de notre cas d'étude (profil, attractivité touristique, les friches urbaines et leur reconversion) en rajoutant la dernière partie de la reconversion au service de l'attractivité touristique. Pour ce faire, on a analysé les questions qui ciblent l'objet de notre recherche comme suit :

Thème	Questions	Type d'analyse	Type de représentation
Le profil	Q1 ; Vous-êtes ?	Uni-variée	Secteur
	Q2 : Quel âge avez-vous ?		Barres empilées
	Q3 : Quelle est votre catégorie socio-professionnelle ?		Secteur
	Q4 : Quel est votre lieu de résidence ?		
L'attractivité touristique	Q7 : Quel était le motif de votre séjour ?	Bi-variée	Barres empilées
	Q9 : Venez-vous fréquemment en ville ?		
	Q10 : Selon quels critères le choix de cette destination touristique s'est-elle basée ?	Uni-variée	Barres empilées
	Q14 : Veuillez évaluer la qualité des services de la ville		Barres groupées
Les friches urbaines	Q18 : Avez-vous remarqué ces espaces auparavant ?	Bi-variée	Barres empilées
	Q19 : Pouvez-vous nous décrire ces espaces.		
	Q20 : Selon vous, l'état de ces terrains revient à ?	Bi-variée	Barres empilées
	Q21 : Pensez-vous que l'emplacement de ces terrains est en adéquation avec leur entourage ?		
Q17 : Une fois en dehors de la zone des sites touristiques, quels sont les espaces que vous fréquentez ?	Uni-variée	Barres	

La reconversion urbaine	Q22 : Incitez-vous les décideurs à délocaliser l'activité de ces espaces hors de la ville pour accueillir de nouvelles fonctions ? Q24 : Selon vous, quels sont les acteurs qui peuvent participer à l'élaboration de ces projets ?	Bi-variée	Radar
	Q23 : Si l'on décide de lancer des projets pour les redynamiser, quelle serait votre opinion vis-à-vis de ces projets ?	Uni-variée	Secteur
La reconversion urbaine au service de l'attractivité touristique	Q23 : Si l'on décide de lancer des projets pour les redynamiser, quelle serait votre opinion vis-à-vis de ces projets ? Q25 : Quels sont les projets qui conviennent le mieux à ces espaces ?	Bi-variée	Radar
	Q26 : Ces modifications peuvent-ils vous inciter à revisiter la ville et la découvrir sous un autre angle ?	Uni-variée	Histogramme

Tableau 7 : thème et type d'analyses adoptées pour l'interprétation des résultats de l'enquête. (Source : auteurs, 2017).

2.1.1. Présentation de l'échantillon (profil) :

La répartition des répondants en termes de classe d'âge est plutôt hétérogène. Nous avons constaté que la classe dominante est celle qui regroupe les deux tranches (15-24 et 25-34 ans) avec un pourcentage de 76% car ils sont sujets à partir en vacances et à aller sur internet contrairement à celles des plus âgées avec un faible pourcentage de 8%. La répartition selon le sexe est quant à elle homogène avec une légère dominance de la catégorie masculine avec 53% pour 47% de femme.

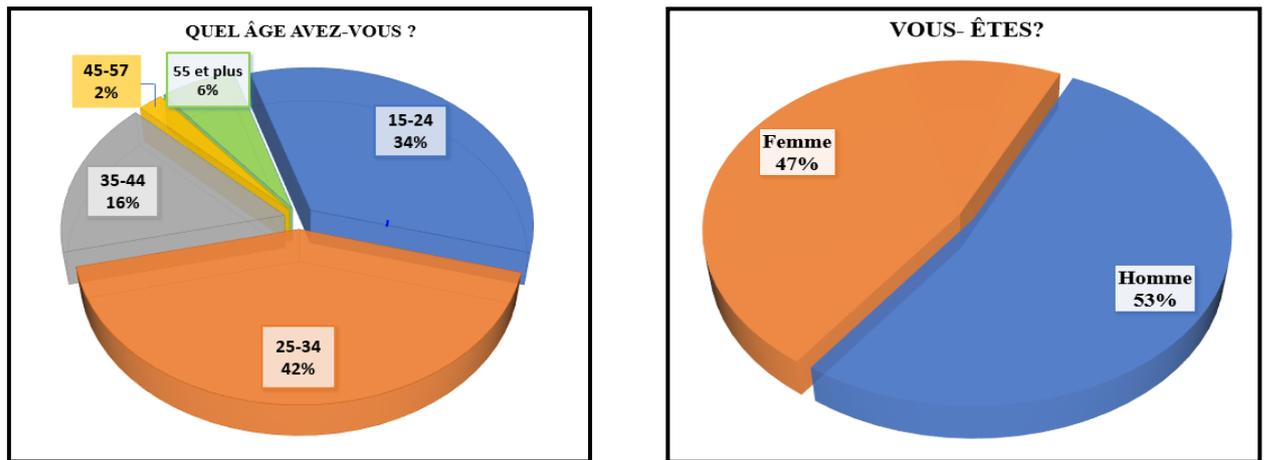


Figure 34 : Graphe représentant l'âge et genre des questionnés.

(Source : auteurs, 2017).

Concernant la catégorie socio-professionnelle, sa répartition laisse présager un échantillon représentatif. Il est à noter que les employés (33%) et les étudiants (28%) sont la première catégorie en termes de représentants. En parallèle, la catégorie des artisans, commerçants, chefs d'entreprises et cadres ont une représentation quasiment semblable d'une somme de 39%. Puisque le questionnaire a été destiné en premier lieu aux touristes qui ont déjà visité la ville de Bejaïa, leur pourcentage s'impose avec 73% par rapport aux habitants avec 27%.

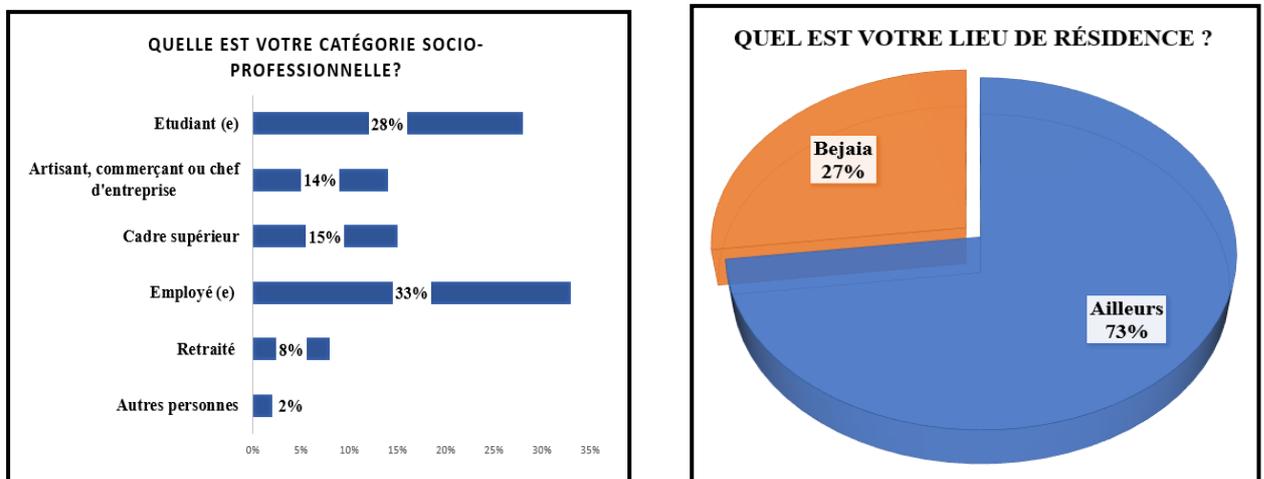


Figure 35 : Graphe représentant la profession et lieu de résidence des questionnés.

(Source : auteurs, 2017).

2.1.2. Interprétation des résultats concernant l'attractivité touristique :

La notion de l'attractivité touristique développée dans le chapitre 1 section 1 concerne généralement le flux touristique et les attributs de la ville c'est pour cela nous avons choisi les questions qui concerne directement ces derniers. Les résultats obtenus sont interprétés comme suit :

- **Le motif de choix et le degré de fréquentation touristique :**

Tri croisé « 01 » : motif x degré de fréquentation :

Pour comprendre la relation existante entre le motif de choix de la ville et son degré de fréquentation, on a opté pour un croisement de ces deux variables.

Les résultats soutirés à partir du tableau et du diagramme (barre) montre que les deux motifs loisir, divertissement (40%) et visites familiales (31%) sont les principales raisons qui font que la ville de Bejaïa soit fréquentée annuellement ou occasionnellement. Il faut noter que le motif affaires (23%) et congrès-séminaires (6%) constituent aussi des motifs qui accroissent la fréquentation de la ville de Bejaïa.

Les motifs de choix et le degré de fréquentation de la ville de Bejaia					
	Loisir et divertissement	Affaires	Visites familiales	Congrès-séminaires	Total
Une seule fois	2	0	1	0	3
Occasionnellement (moins d'une fois par an)	25	20	14	4	63
Annuellement (une fois par an)	35	14	35	6	90
Régulièrement (au moins une fois par mois)	8	6	5	0	19
Total	70	40	55	10	175

Tableau 8 : Le croisement entre la variable du motif du choix et celle du degré de fréquentation. (Source : auteurs, 2017).

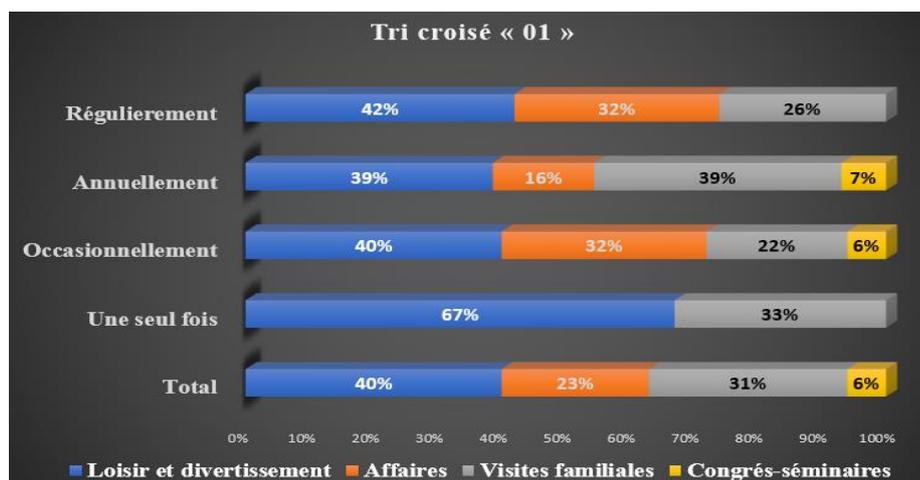


Figure 36 : Graphe représentant le croisement entre la variable du motif du choix et celle du degré de fréquentation. (Source : auteurs, 2017).

- **Les attributs de la ville :**

D'après les résultats obtenus, les attributs les plus convoités par les touristes lors de leur visite sont les sites touristiques (59%), la recherche d'un lieu unique (37%) et la sécurité (17%) par contre, les autres attributs restent très marginaux.

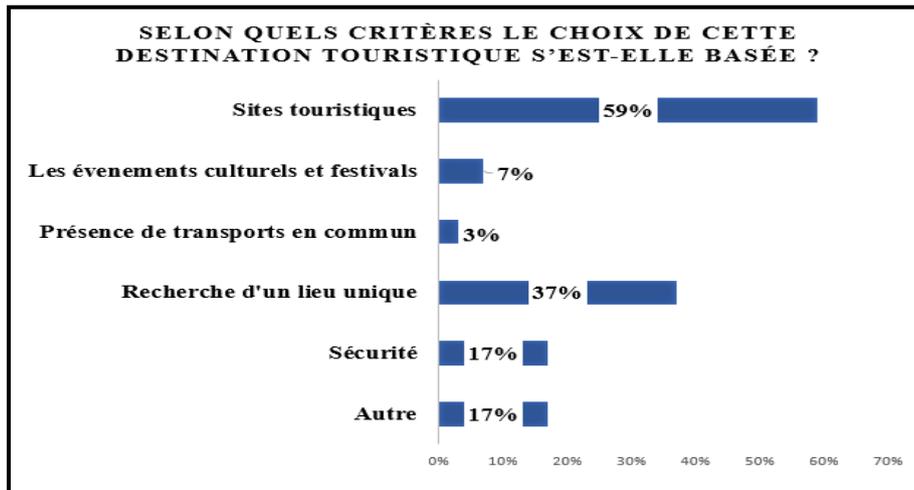


Figure 37 : Graphe représentant les critères de choix de la ville de Bejaia. (Source auteurs, 2017).

- Evaluation de la qualité des services de la ville :

La note de 3 sur une échelle de 5 est la plus attribuée aux différents services proposés lors de l'enquête (hébergement, transport et restauration). A noter que le pourcentage des deux services transport et restauration ne dépasse pas ou dépasse de peu les 50% suivi de près d'une note inférieure à compter le 2 avec des pourcentages de 44% transport et 32% restauration.

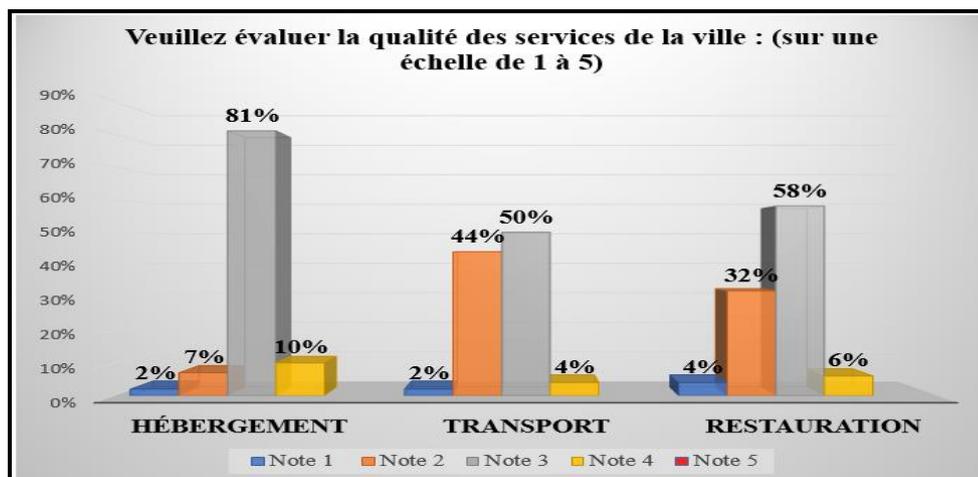


Figure 38 : Graphe représentant l'évaluation de la qualité des services. (Source : auteurs, 2017).

Synthèse :

Nous pouvons dire que l'attractivité de la ville de Bejaïa se limite en un nombre réduit d'attributs qui se présentent sous forme de sites naturels et culturels ainsi que l'aspect de l'unicité. Ce qui fait d'elle une destination peu attractive, incapable de diversifier l'offre touristique et d'attirer régulièrement un flux important durant toute l'année. De plus la qualité de ses services laisse à désirer car elle satisfait à peine les attentes des touristes.

2.1.3. Interprétation des résultats sur les friches urbaines :

- Les espaces fréquentés en dehors des zones et des sites touristiques :

Les espaces les plus fréquentés par les touristes hors des endroits qui leur sont dédiés sont sur l'ordre suivant : Aamriw 95%, Lekhmis 93%, Nacéria 83%, Stade 44% puis viens les autres axes tel la zone et Ihaddaden avec des pourcentages ne dépassant pas les 30%

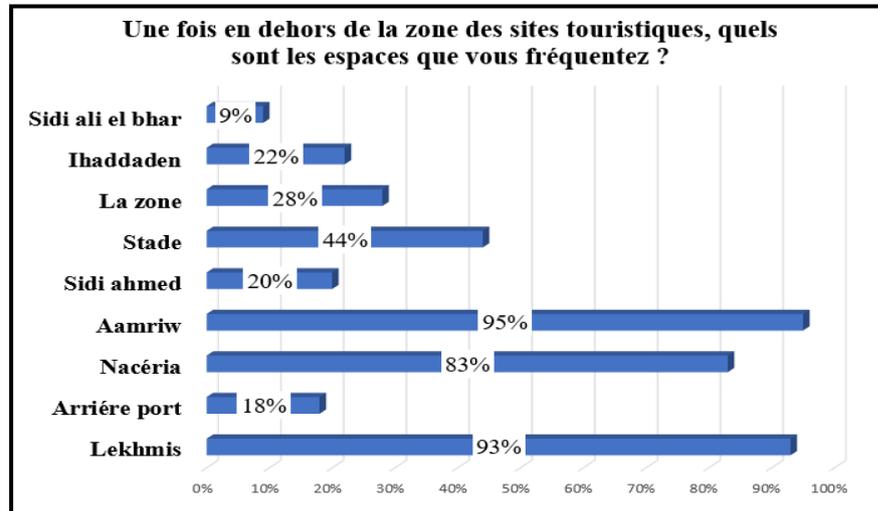


Figure 39 : Graphe représentant les sites fréquentés en dehors des sites touristiques. (Source auteurs,2017)

Tri croisé « 02 » : reconnaissance des espaces x descriptions de ces espaces :

Pour comprendre la relation existante entre la reconnaissance des friches par les touristes et les habitants et leur description, on a opté pour un croisement de ces deux variables.

D'après les résultats obtenus du croisement effectué, la plupart des questionnés qui ont remarqué ces espaces les décrivent comme étant des espaces angoissants (72%), dangereux (67%), repoussants (57%) et répugnants (49%) et que personne ne les avait qualifiés en tant qu'espaces plaisants ou confortable.

Le jugement apporté par les questionnés qui n'ont pas remarqué ces espaces lors de leur visite à la ville reste aussi négatif et les qualifient de même à travers les figures insérées dans le questionnaire.

La reconnaissance des friches et leur description			
	Oui	Non	Total
Plaisant	1	0	1
Confortable	0	0	0
Angoissant	81	6	87
Répugnant	54	5	59
Dangereux	73	4	77
Repoussant	67	2	69
Total	276	17	239

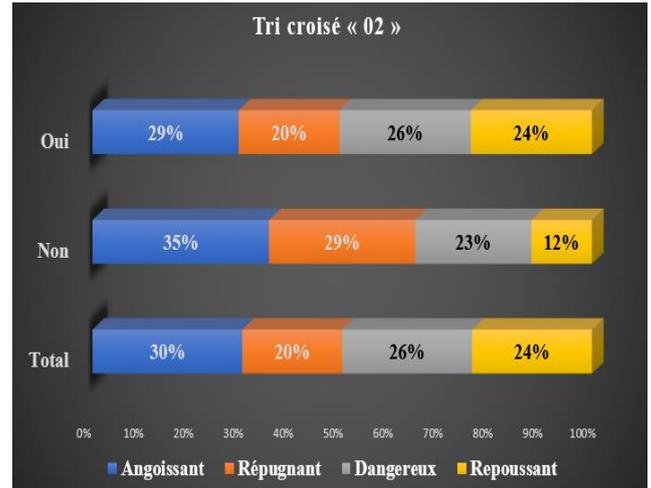


Tableau 9 et Figure 40 (graphe) : représentant la reconnaissance des friches leur description par les questionnés. (Source auteurs,2017)

Tri croisé « 03 » : l'état des terrains x emplacement des terrains :

Le résultat obtenu du graphe (barre) et des deux croisements démontrent clairement que l'emplacement de ces terrains n'est pas en adéquation avec leur entourage (85%) pour plusieurs raisons : manque d'entretien (33%), pollution des terrains (30%), appartenance a plusieurs propriétaires (20%), et la cessation des activités (17%). Les réponses sont similaires pour ceux qui pensent que ces terrains sont ou peuvent être en adéquation avec leur entourage représentant 15% des questionnés.

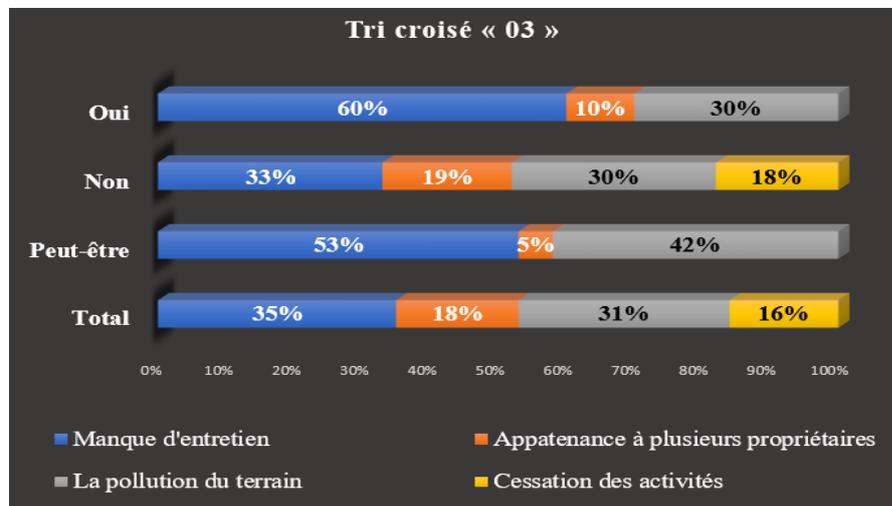


Figure 41 : graphe représentant le rapport des terrains avec leurs entourage et leurs états selon les questionnés. (Source auteurs,2017)

Synthèse :

Les résultats des deux tris croisés, nous révèlent que la présence des friches au sein de la ville de Bejaïa, procure un sentiment d'angoisse et d'insécurité chez les touristes et les habitants créant ainsi une image repoussante. Cette situation est due beaucoup plus aux manques d'entretien et à la pollution des terrains.

2.1.4. Interprétation des résultats de la reconversion des friches urbaines :

- L'opinion des touristes et habitants vis-à-vis de la reconversion :

L'interprétation des résultats montre clairement l'intérêt que porte l'ensemble des touristes et habitants pour les projets de reconversion des friches urbaines puisque la plupart (97%) sont pour.

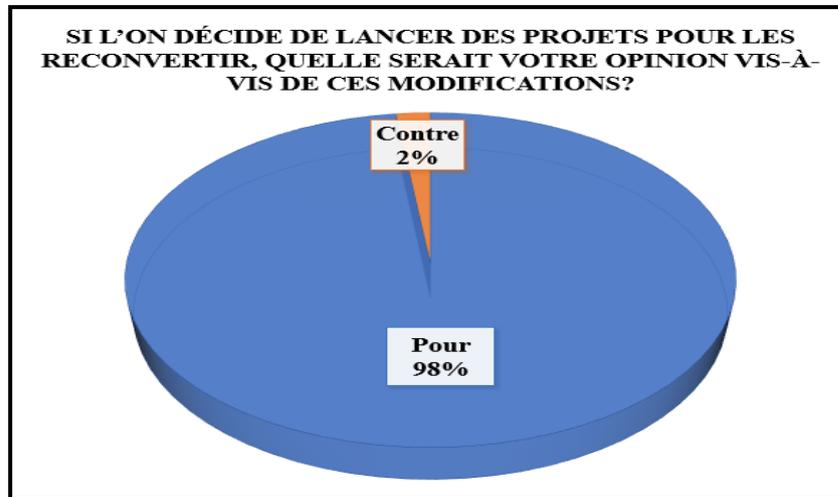


Figure 42 : graphe représentant l'opinion des questionnés vis-à-vis de la reconversion. (Source auteurs2017).

Tri croisé « 04 » : incitation des décideurs x les acteurs des projets de reconversion :

Le tri effectué montre que la plus grande masse de répondants encouragent les décideurs à délocaliser l'activité des friches citées avec un pourcentage de 98%. Pour les acteurs participant à l'élaboration des projets 58% ont répondu pour tous, soit 39% pour architectes et urbanistes, 34% pour le maire et les élus locaux, 26% pour les citoyens et 7% pour les associations.

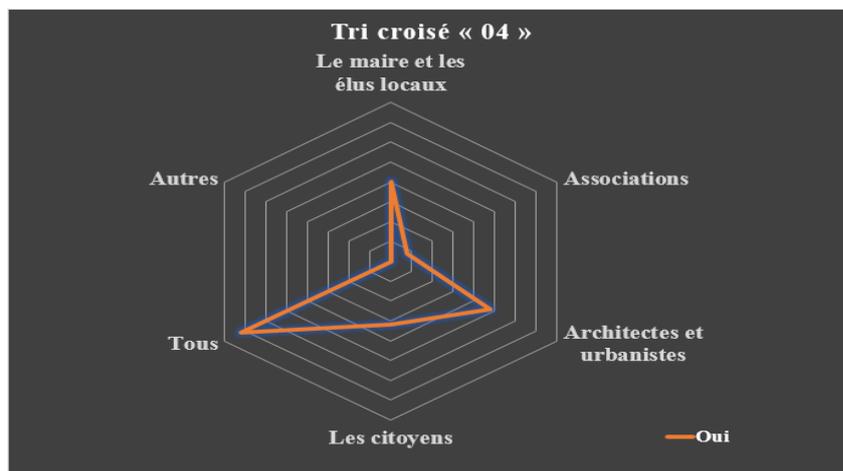


Figure 43 : graphe représentant l'opinion des questionnés vis-à-vis de la reconversion et les acteurs impliqués dans ce processus. (Source auteurs2017).

Synthèse :

Les résultats auxquels nous sommes parvenus confirment que les répondants sont conscients de la nécessité de prendre en charge les friches existantes et proposent l'implication de tous les acteurs contribuant à l'élaboration des projets de reconversion y compris les citoyens.

2.1.5. La reconversion des friches urbaines au service de l'attractivité touristique :

Tri croisé « 05 » : L'opinion vis-à-vis de la reconversion x les projets souhaités :

D'après les résultats obtenus, un pourcentage très élevé de ceux qui sont pour reconverter ces espaces soit (97%) pensent que les projets qui leur conviennent le mieux sont : pôle touristique (93%), parcs publics (88 %) et centre commerciaux (82%), équipement culturels (35%), pole d'affaire (20%).

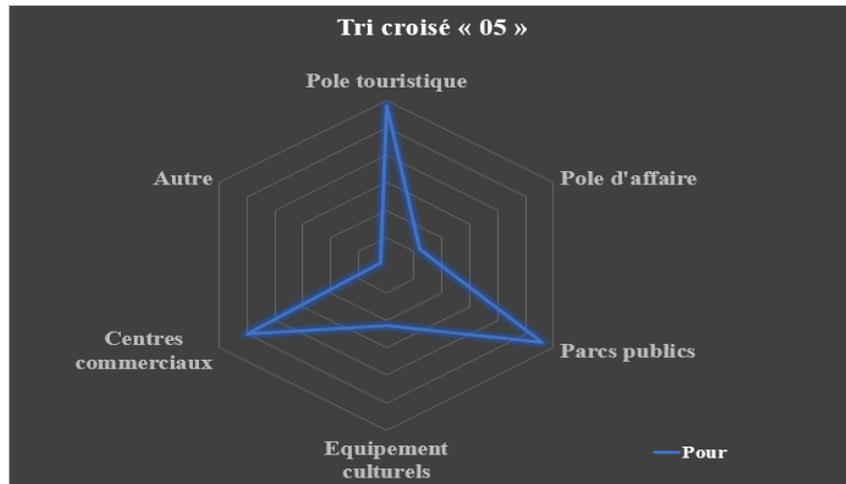


Figure 44 : graphe représentant l'opinion des questionnés vis-à-vis de la reconversion et les projets souhaités. (Source auteurs2017).

Synthèse :

La volonté de reconverter ces espaces semble être très forte chez les enquêtés. En effet, le résultat est particulièrement encourageant, ce signifie qu'il y a une réelle attente et une demande afin de reconverter ces espaces en projets à vocation touristique (pôle touristique, parcs public, centres commerciaux...).

Après la reconversion de ces espaces en pole touristique, parcs publics, centre commerciaux... reviendrais-vous à la ville et la découvrir sous un autre angle ?

Cet histogramme montre clairement que ces modifications inciteront les touristes à revenir et à revisiter la ville soit (92%).

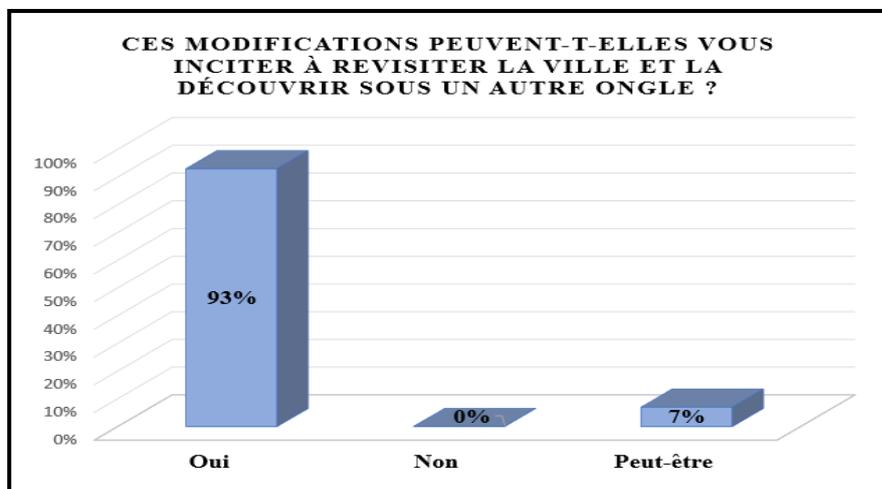


Figure 45 : graphe représentant l'opinion des questionnés vis-à-vis de la reconversion et les projets souhaités. (Source auteurs2017).

Synthèse des résultats de l'enquête de recherche établie pour la vérification de l'hypothèse de recherche :

D'après les résultats de notre enquête, on déduit que la ville de Bejaia constitue une destination touristique peu attractive attirant annuellement un nombre réduit de touristes. Cette situation revient au manque flagrant des attributs ainsi qu'à la présence des friches qui, par leur état déplorable, procurent une image repoussante à la ville.

La volonté de reconverter ces espaces pour des fins touristiques est présente pour redynamiser la ville. Cela peut se faire en projetant des infrastructures telles que : les pôles touristiques, parcs publics, centres commerciaux, etc. Ces modifications semblent être d'une part, une solution pour améliorer la qualité de vie des habitants et d'une autre un moyen pour inciter les touristes à revisiter la ville et à promouvoir son attractivité touristique. Ce qui signifie que globalement, la reconversion des friches contribue à l'attractivité touristique, ce qui implique que notre hypothèse est confirmée.

2.2. L'analyse comparative :

Pour bien mener notre recherche et confirmer notre hypothèse, nous avons procédé à une comparaison entre les deux cas étudiés auparavant (marocain et français) et notre cas d'étude (ville de Bejaia). L'analyse comparative s'effectuera suivant une liste de facteurs retenus constituant un modèle à prendre en considération pour la réussite d'un projet de reconversion de friches urbaines avec des fins touristiques :

- 2.2.1.** Le site à reconverter : emprise de la friche- la position stratégique des friches aux alentours des sites touristiques.
- 2.2.2.** Le contexte : une ville malade nécessitant de nouvelles infrastructures et fonctions par la reconversion de ces espaces perdus.
- 2.2.3.** Projet de reconversion : Les dimensions L'implication et collaboration des acteurs.

Les facteurs du modèle retenu	Les deux cas étrangers (français, marocain)	Le cas d'étude (ville de Bejaia)
Emprise de la friche.	Friche de Paris est de type industriel avec une surface de 55 ha. Friche de Tanger est de type portuaire avec une surface de 84 ha.	Friche industrielle d'une surface de : 78 ha. Friche industrialo-portuaire d'une surface de : 32 ha.

<p>La position stratégique des friches aux alentours des sites touristiques.</p>	<p>La distance entre le site des abattoirs et les sites est tracée par un périmètre de : La distance entre le site de l'ancien port et les sites est tracée par un périmètre de :</p>	<p>La distance entre la friche industrielle et les sites est tracée par un périmètre de : La distance entre la friche industrialo-portuaire et les sites est tracée par un périmètre de :</p>
<p>Contexte :</p> <p>Une ville malade nécessitant de nouvelles infrastructures et fonctions par la reconversion de ces espaces perdus</p>	<p>Site des abattoirs de Paris : Localisation de l'assiette à la périphérie de la ville. Discontinuité entre Paris et sa périphérie Manque d'équipements dans la banlieue parisienne.</p> <p>Le site de l'ancien port de Tanger : Fermeture aux navires de commerce. Perte de la culture maritime.</p>	<p>Friche industrielle de Bejaia : Localisation de la friche au sein de la ville après la croissance urbaine. Incapacité de la friche d'exprimer sa vocation et qualité urbaine. Manque d'équipements d'envergure au niveau de la ville.</p> <p>Friche industrialo-portuaire de Bejaia : Vocation qui se limite à l'activité industrielle au service du port. Absence d'aménagement la relation ville-mer.</p>
<p>Projet de reconversion :</p> <p>Les dimensions</p> <p>L'implication et collaboration des acteurs.</p>	<p>Parc de Villette : dimension urbaine assurant une centralité et liaison entre Paris et ses arrondissements.</p> <p>Port de Tanger : dimension urbano-portuaire pour rendre un second souffle à la ville et la relier à la mer.</p> <p>L'élaboration des deux projets a nécessité la collaboration de plusieurs acteurs de secteurs distincts. Partant des élus et professionnels jusqu'aux citoyens.</p>	<p>Absence de projet de reconversion mais avec une présence d'intention surtout au niveau des instruments de l'urbanisme tel que le PDAU et le POS.</p>

Tableau 10 : Tableau comparatif entre les deux cas étrangers et le cas d'étude.
(Source : auteurs 2017).

Synthèse des résultats de l'approche comparative par rapport à la vérification de l'hypothèse :

À travers notre analyse comparative selon les différents facteurs qui constituent le modèle de l'ensemble pour la réussite d'un projet de reconversion de friches urbaines, nous pouvons dire que

la ville de Bejaia répond à la plupart des critères. Puisque ses friches occupent une surface importante et une position stratégique par rapport aux sites touristiques existants. Leurs enjeux affectent le développement de la ville et incitent les responsables à leur prise en charge. Malgré l'absence de leur concrétisation, les instruments d'aménagements et d'urbanismes (PDAU et POS) avaient répertorié les zones de friches et prévoient de nombreuses opérations de renouvellement urbain (réaménagement, réhabilitation...).

De ce fait, la reconversion de ces friches selon les deux dimensions urbaine et portuaire pourrait redynamiser la ville, lui conférer de nouvelles fonctions favorisant la centralité et la relation ville-mer. Ce qui lui apportera des retombées sur son attractivité touristique.

- D'après les deux synthèses citées ci-dessus, il s'avère que notre hypothèse de recherche qui est : « étant donné que les friches urbaines peuvent refléter une image déplaisante de la ville, en particulier, lorsqu'elles sont situées auprès des sites touristiques les plus importants, leur reconversion s'avère comme un levier pour l'attractivité touristique » a été confirmée.

Conclusion :

Le choix des différents outils méthodiques semble être les plus appropriés pour la confirmation de notre hypothèse de recherche.

La première analyse accomplie à partir de l'enquête par questionnaire nous révèle l'état de la ville de Bejaia en matière d'attractivité touristique selon le taux de fréquentation, les services de la ville et ses attributs qui font d'elle une ville touristique peu attractive. La partie concernant les friches urbaines nous démontre leurs enjeux qui affectent l'image de la ville. Les habitants ainsi que les touristes sont conscients de la gravité de la situation et de la nécessité de l'amélioration de ces entités dans le cadre d'une reconversion urbaine.

La deuxième analyse qui concerne la méthode comparative affirme que l'adaptation d'un modèle de référence composé de facteurs du succès de plusieurs projets de reconversion dans le contexte de Bejaia pourrait apporter des solutions pour les lacunes de ville en matière de l'attractivité touristique. On peut dire qu'en termes de réflexions, la notion de la reconversion existe au niveau de la ville de Bejaia selon certains instruments d'urbanisme (PDAU, POS).

De ce fait, l'hypothèse supposée auparavant est en adéquation avec les synthèses des résultats obtenus à partir des deux analyses.

Conclusion générale

Arrivé au terme de cette étude théorique, il semblerait évident d'établir la synthèse générale des différents aspects abordés. Pour commencer, nous rappelons que la recherche était consacrée à la problématique des friches urbaines existant au niveau de la ville de Bejaia qui, par leur reconversion, peuvent assurer l'attractivité touristique de la ville et lui redonner un second souffle. Pour cela, nous avons annoncé comme hypothèse que les friches urbaines avec l'image déplaisante qu'elles procurent à la ville, lorsqu'elles sont situées auprès des sites touristiques les plus importants, leur reconversion s'avère comme un levier pour l'attractivité touristique.

1. Retour théorique :

La première partie de ce travail regroupe un bon nombre de concepts, de définitions et de paramètres qui, réunis donnent un corpus bien construit. Cette partie avait traité la notion complexe de l'attractivité touristique pour déceler les éléments qui la composent et la cernent. Pour mieux planifier le développement de la ville, on considère l'attractivité comme un phénomène quantifiable en fonction des flux qu'un lieu génère et des instruments de mesures d'attributs développés par certains chercheurs. La ville étant organisée entre des espaces privés et publics, nous cache des espaces moins glorieux, inaccessibles nommés « friches urbaines ». De véritables morceaux de villes, constitués d'anciens sites à vocation multiple, les friches occupent désormais des espaces primordiaux et se placent au centre des débats concernant l'essor de la ville.

Avec l'émergence du concept du développement durable dans les politiques de la ville ainsi que les réflexions des élus et aménageurs, plusieurs opérations urbanistiques ont vu le jour dans le cadre du renouvellement urbain pour l'amélioration de la qualité de ces espaces abandonnés et leur mise en valeur. Parmi ces opérations, on cite « la reconversion urbaine » qui propose une nouvelle lecture de la ville dans le temps et installe un nouveau dialogue avec les différents enjeux environnementaux, économiques et sociaux. La reconversion des friches urbaines sollicite la mise en place d'un processus constitué de plusieurs phases avec l'implication et la collaboration des acteurs à toutes les échelles (acteurs privés et publics, professionnels). Partant de la reconnaissance et de l'évaluation de l'espace, passant par les procédures juridiques et financières pour arriver enfin à sa mise en œuvre.

Nous avons aussi retracé les textes législatifs traitants la problématique des friches urbaines présentes sur la scène politique algérienne. Donc malgré la présence de quelques lois portant sur le concept du développement durable, aucune mesure n'a été prise en charge ou concrétisée en termes de reconversion des friches urbaines à l'exception des modestes initiatives entreprises par les citoyens à l'échelle du quartier.

La deuxième partie quant à elle, comprend l'analyse et l'étude des démarches étrangères ainsi que leur vision dans le cadre de la reconversion des friches urbaines qui s'est avérée des plus enrichissantes. Elle nous a permis de découvrir qu'à travers la reconversion de leurs friches, les villes concernées ont réussi à améliorer la qualité des espaces et redynamiser la ville pour la rendre plus attractive aux yeux des touristes, malgré la différence du contexte dans lequel elles

s'inscrivent. Ainsi, on a soutiré les éléments clés pour former un modèle de référence assurant la réussite d'un projet de reconversion de friches à priori touristique.

2. Les principaux enseignements de l'analyse du cas d'étude :

Pour comprendre où en est l'Algérie et plus précisément notre cas d'étude (Bejaïa) de ce renouveau urbain, une analyse relativement exhaustive a été consacrée. Notre choix s'est porté sur la ville de Bejaïa qui, malgré les potentialités qu'elle détient, sombre dans un chaos total, avec une image répulsive à cause de ces entités qui deviennent facilement repérables.

Pour ce faire, une enquête sur terrain fut réalisée pour l'identification des différentes friches et une meilleure connaissance des lieux. Appuyée par les informations obtenues auprès des différents organismes concernés. On a élaboré une première analyse historique concernant le tourisme, les attributs et le degré de fréquentation touristique de la ville. Ainsi qu'une analyse de la genèse des friches pour comprendre leur évolution et mettre le point sur les facteurs qui ont engendré leur apparition.

Une deuxième analyse d'observation et de description dont le but était de faire une lecture sur l'ensemble de la ville. Ce qui nous a conduit à identifier deux friches majeures : la friche industrielle et la friche industrialo-portuaire à partir des critères retenus de la partie théorique et les orientations du PDAU.

3. Vérification de l'hypothèse :

D'après notre problématique globale et typique, nous avons émis une hypothèse :

Etant donné que les friches urbaines peuvent refléter une image déplaisante de la ville, en particulier, lorsqu'elles sont situées auprès des sites touristiques les plus importants, leur reconversion s'avère comme un levier pour l'attractivité touristique :

La recherche théorique et les résultats de l'étude empirique menée sur la ville de Bejaia ont mis en lumière l'apport de la reconversion des friches urbaines sur l'attractivité touristique de la ville en indiquant la valeur touristique des friches urbaines. En effet, c'est à travers notre enquête par questionnaire et l'analyse comparative que nous nous sommes rendu compte de l'accrédité de cette hypothèse.

4. Limites et difficultés de la recherche :

Comme dans tout travail de recherche, l'aboutissement a des résultats fiables et pertinents nécessite toujours le franchissement des obstacles et défis rencontrés.

Pour nous, le choix des deux exemples analysés n'était pas fortuit sauf qu'on ne disposait pas d'informations qualitative et quantitative qu'il fallait pour calculer le degré d'attractivité touristique des deux villes à travers les outils développés dans la partie théorique à savoir la VTT et IAT.

L'une des contraintes majeures de notre travail était de faire une comparaison entre les deux exemples de reconversion et la ville de Bejaia car cette dernière ne dispose pas de projets semblables.

Ajoutant à cela l'insuffisance et la vétusté des informations collectées auprès des organismes, ainsi que le manque de coopération des occupants rencontré lors de notre enquête sur terrain.

On tient aussi à signaler que des entretiens de type non directifs auprès des organismes concernés ont été prévus mais par faute de temps et d'indisponibilité des responsables ces derniers ont été annulés.

5. Perspectives de la recherche :

A travers cette recherche nous nous sommes attelés de répondre à la problématique de la reconversion des friches urbaines, en se focalisant sur la démonstration qu'un projet de reconversion des friches propre à la ville de Bejaia peut constituer un levier pour son attractivité touristique.

L'ambition de cette recherche est de sensibiliser et inciter les décideurs des villes et leurs citoyens à entreprendre les actions possibles pour reconvertir ces friches qui occupent une place importante dans la ville et qui peut promouvoir l'attractivité touristique.

De cette optique, plusieurs axes de recherche semblent être ouverts à une recherche future :

- Les projets flagship et clusters (culturel, touristique...) comme stratégie en faveur de l'attractivité touristique.
- Aborder la dualité développement durable /attractivité touristique, et voir comment concilier l'attractivité avec les trois piliers du DD.
- Construire une démarche touristique à partir du concept de marketing territorial.

Références bibliographiques

▪ **Thèses et mémoires :**

AKROUH. Anouar, *La reconversion de la ville portuaire- une réconciliation de la ville avec le port*, Ecole nationale supérieure d'architecture « PARIS VAL DE SEINE », 55p.

BOUDJADJA rafik, *La dimension environnementale dans le projet de régénération urbaine du quartier de Bardo à Constantine*. Mémoire de magister, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme EPAU, 2014, 259 p.

CHASSERIAU. Aude, *Les grands équipements au service de la régénération urbaine, l'exemple de la métropole Nantes Saint-Nazaire* », 100 p.

DJELLATA. Amel, *Planification urbaine et stratégie de reconquête des friches*. Mémoire de magister, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme EPAU, 2006, 202p.

MAHFOUZ. Soulafa, *L'utopie socialiste du parc de la villette 'espace public et politique*. Mémoire de master, Université de Marne la Vallée, Institut des Géosciences, 2006-2007, 72p.

MARIANNE. Thomann, *Potentiel des friches industrielles des secteurs de gare pour un développement urbain durable*, Université de Lausanne - Licence ès Lettres 2005, disponible sur : http://www.memoireonline.com/06/09/2198/m_Potentiel-des-friches-industrielles-des-secteurs-de-gare-pour-un-developpement-urbain-durable8.html [Consulté le 23 Novembre 2016].

MARYSE. Boivin, *Le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine*. Thèse : études urbaines, aménagement. Québec : Université du Québec à Montréal, 2016, 131p.

MAXIME Soens, *La reconquête des friches portuaires : une mutation paysagère de l'interface ville/port*, Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Versailles. Marseille, France p.112.

MORIO David, *les friches urbaines et le renouvellement urbain, les enjeux de l'adaptabilité*, exemple de l'hôpital Hôtel-Dieu de Rennes, France, 2013, 95p.

Olivier. Dominic Galarneau, *L'attractivité du territoire touristique*. Mémoire : Maîtrise en sciences géographiques. Québec : université Laval, Québec Canada, 2015, 131p.

SAKJI. Ons, Unité de recherche : *Patrimoine Architectural et Environnemental : connaissance, compréhension, conservation*. Mémoire. Tunis : Ecole Nationale d'Architecture et d'Urbanisme (ENAU).

▪ **Ouvrages :**

Botti Laurent, Peypoch Nicolas, Solonandrasana Bernardin, 2008, *Ingénierie du tourisme : concepts, méthodes et applications*, de Boeck, 168 p.

Kent, Réaménagement des friches industrielles « Rochester Riverside », 2009, P 2.

LANDEL.Olivier et Philippe ANGOTTI. *Les friches, cœur du renouveau urbain, les communautés urbaines face aux friches : état des lieux et cadre pour agir*. Paris, juillet 2010, p 211.

Leiper N. (1990) *Tourist attraction system*. Annals of Tourism Research, vol. 17, pp. 367-384.

Lew A. A. (1987) *A framework of tourist attraction research*. Annals of Tourism Research, vol. 14, pp. 553-575.

PATIGNY. Jacques, *Reconstruire la ville sur la ville*, le partage des responsabilisées entre l'aménageur et le propriétaire, p 120.

PERRIN. Ophélie, *Friches urbaines et espaces en mutation : comment, par la mutation de ses espaces en friche, la ville parvient-elles à se reconstruire sur elle-même ?* France 2013, p 17.

REYSSET. Pascal, *Aménager la ville : l'art d'habiter*. Janvier 2009, p 190.

▪ **Articles :**

CUSIN. François et DAMON Julien, *Les villes face aux défis de l'attractivité*. La Fabrique de la Cité, futuribles n° 367 octobre 2010. 22p. Disponible sur <http://www.futuribles-revue.com>.

François DE GRANDPRÉ. *Attraites, attractions et produits touristiques : trois concepts distincts dans le contexte d'un développement touristique régional* [en ligne]. Québec : Teoros, 2007, 12 pages. Disponible sur <<https://teoros.revues.org/795>> [Consulter le 23 novembre 2016].

Maria GRAVARI-BARBAS and Marie DELAPLACE, *Le tourisme urbain « hors des sentiers battus »*, Téoros [Online], 2015. Disponible sur : <http://teoros.revues.org/2790>.

Gagnon S. (2007) *L'attractivité touristique des territoires*. Téoros, vol. 26, no. 2, pp.3-4.

Laplante M. (1983) *Les attractions touristiques : un système à décoder*. Téoros, vol. 2, no. 2, pp. 14-22.

▪ **Articles de presse :**

Coccean Pompei, Dezzi Ștefan, 2009, *Geografia turismului*, Cluj-Napoca, Presse universitaire Clujeană Roumanie, 282p.

Crouch, G. (20 11). Destination Competitiveness: An Analysis of Determinant Attributes. *Journal of Travel Research*, 50(1), 27.

Gunn, C.A. (1997). *Vacationscape developing tourist areas*. (3rd éd.). Washington: Taylor & Francis.

Kotler, P., Haider, D.H. et Rein, I.J. (1993). *Marketing places attracting investment, industry, and tourism to cities, states, and nations*. New York et Toronto: Free Press Maxwell Macnullan Canada.

MacCannell Dean, 1999, *The Tourist. A New Theory of The Leisure Class*, University of California

Press, http://books.google.ro/books?id=6V_MQzy021QC&printsec=frontcover&dq=maccannell&hl=fr&sa=X&ei=d3nqUpPUBIWEtAaN5IBw&redir_esc=y#v=onepage&q=maccannell&f=false

McCann, P. (2001). *Urban and regional economies*. Oxford; Toronto: Oxford University Press.

Tout sur l'Algérie, Disponible sur : www.tsa-algerie.com/20150507/competitivite-touristique-lalgerie-classee-123e/ [Consulté le 1er décembre 2016].

▪ **Publications diverses :**

Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie. *Friches urbaines polluées & Développement durable*. Lyon, février 2014, p 35.

Association professionnelle des agents maritimes, cosignataires de navires et coutiers d'affrètement du Maroc. Disponible sur : http://www.apram.ma/?page_id=831. [Consulté le 4er décembre 2016].

Code du foncier et de l'urbanisme (recueil de textes législatifs et réglementaires de la république algérienne).

Deloitte, *la reconversion des friches urbaines au service du dynamisme des territoires*, secteur public 2012, disponible sur : www.deloitte.com/content/dam/Deloitte/fr/Documents/Associations_fondations/Publications/Etude_Friches_urbaines2012.pdf.

SDAT de la wilaya de Bejaia, mission 2 partie II : diagnostic prospectif, Bejaia, 2013, p 270.

SDAT de la wilaya de Bejaia, mission 2 partie II (les potentialités touristiques par commune), Bejaia, 2013, p 159.

- **Webographie :**

<https://docs.google.com/forms/d/1VD5jRKahNHjkvWNotj4WuZ01WHGjYDhC2JgxUxPYuME/closedform>.

<http://www.rmpd.ca/calculators.php>.

www.etd.asso.fr : « Du bon usage des consultant dans les projets de renouvellement urbain » Forum des projets urbains.

www.lemonde.fr/afrique/article/2016/09/28/a-alger-des-artistes-redonnent-vie-aux-friches-industrielles-d-un-quartier-populaire_5004945_3212.html#lvz3FkXKhRCQdvKz.99.

Www. Joradp.dz, journal officiel de la République Algérienne n° 43, du 20 juillet 2003.

Www. Joradp.dz, journal officiel de la République Algérienne n° 51, du 15 août 2004.

Www. Joradp.dz, journal officiel de la République Algérienne n° 84, du 29 décembre 2004

Zone portuaire Tanger ville, projet de reconversion. Disponible sur : <http://www.sapt.ma/>.
[Consulté le 6 décembre 2016.

Annexes

Annexe 01 : les propositions du concours lancé du projet du parc de la Villette.

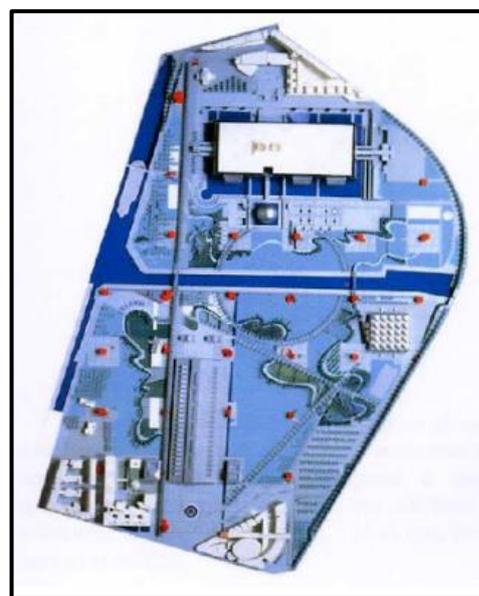
Concours paris
JEAN NOUVELConcours paris
GILLES VEXLARDConcours paris
Rem KoolhaasConcours paris
Bernard Tschumi

Tableau : Scores accordés aux critères d'évaluation des ressources attractives du point de vue touristique. (Source : POPESCU A. Carina, 2015, reproduit par les auteurs)

Annexe 02 : Plan de masse du parc de la Villette à Paris



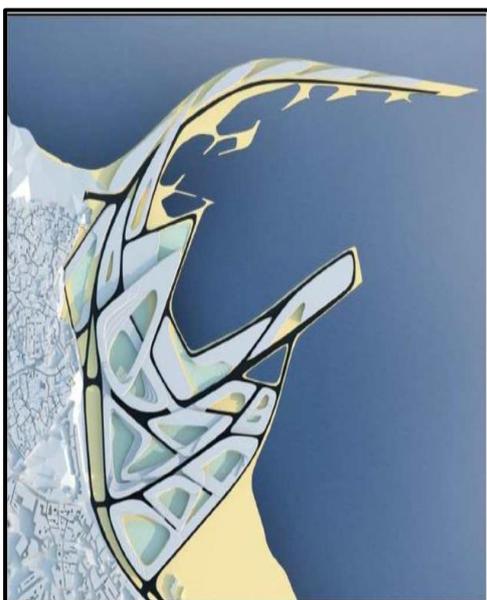
Annexe 03 : les propositions du concours lancé pour le projet de Tanger



Concours port Tanger J.Khattabi
Et S.Dorbev



Concours port Tanger
Y.Jabri et H.Kindi

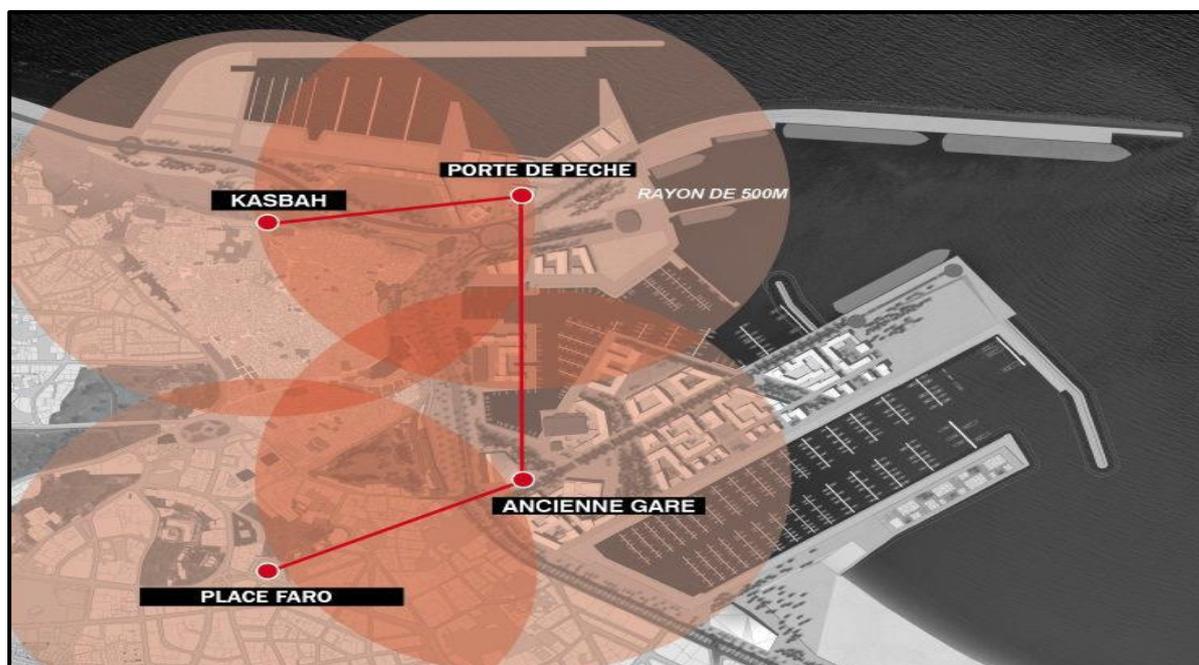


Concours port Tanger Zaha
Hadid



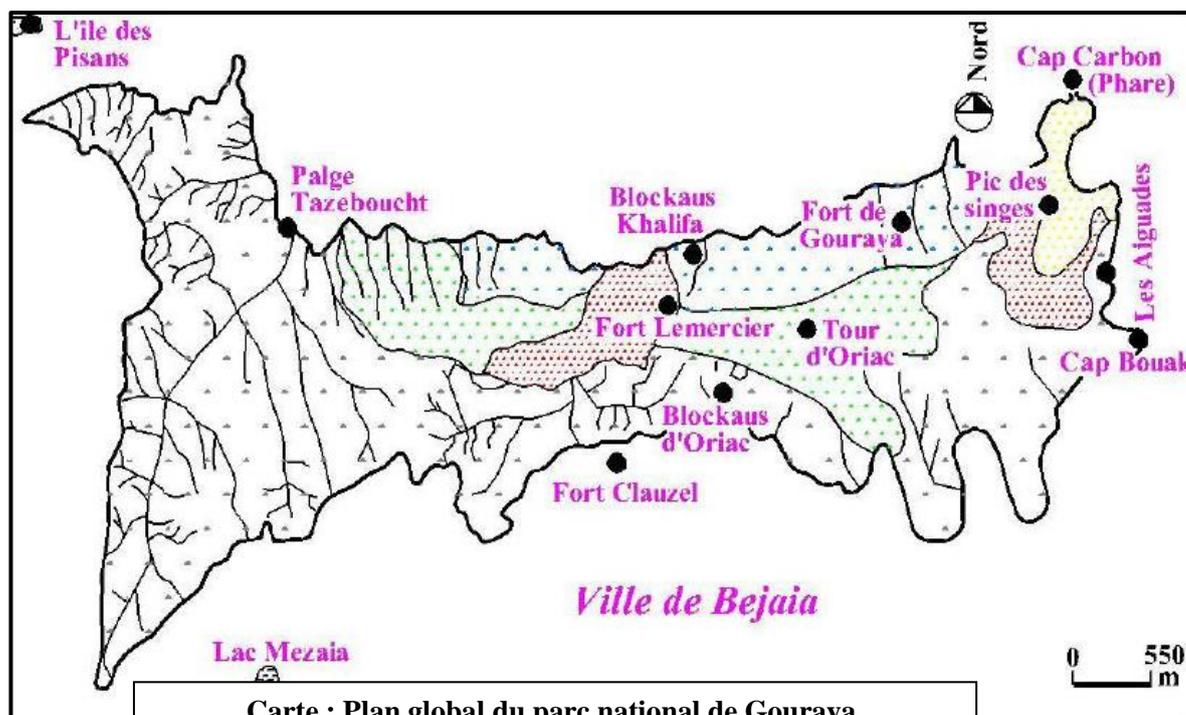
Concours port Ta

Annexe 05 : Carte des quatre stations Téléphérique de Tanger



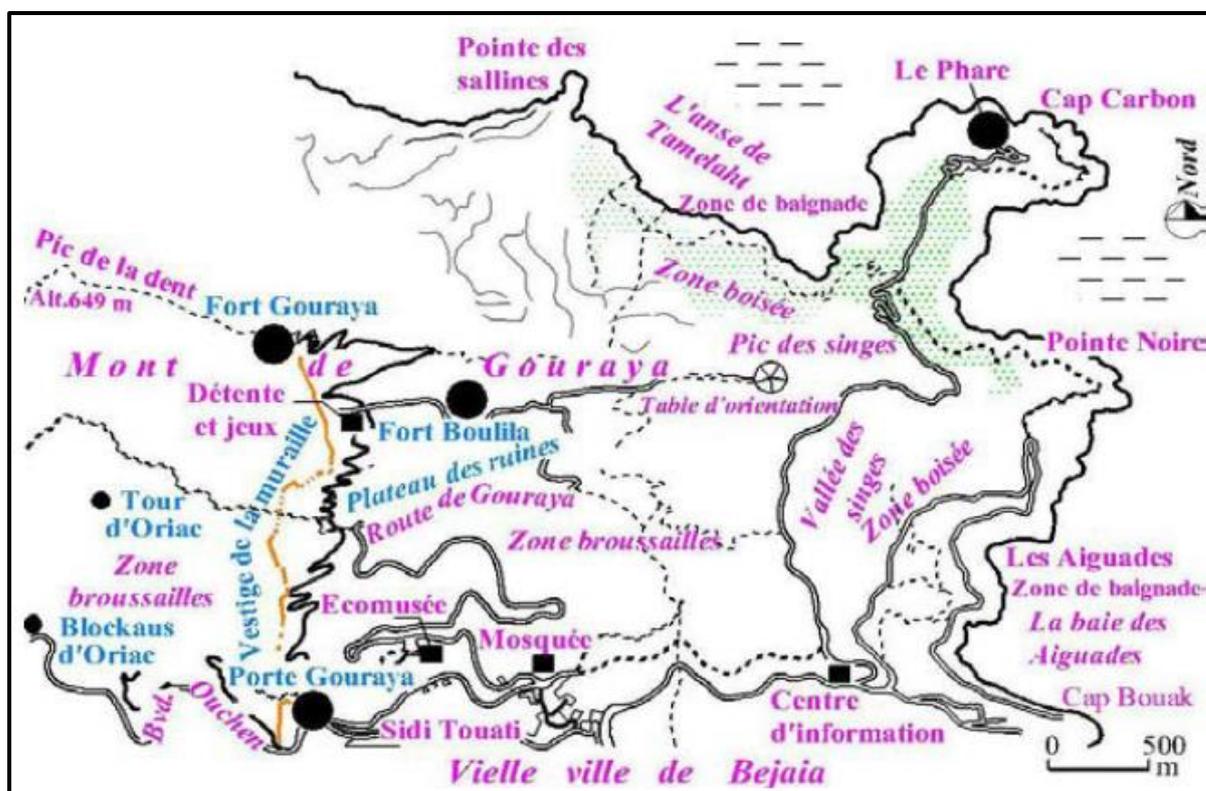
Les quatre stations Téléphérique de Tanger

Annexe 06 : Plan du parc de Gouraya



Carte : Plan global du parc national de Gouraya.
Source : Centre d'information du parc national du Gouraya.

Annexe 9 : Aménagement du parc de Gouraya



Carte : 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 national du tourisme, 2011.