



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

UNIVERSIDADE DE EVORA

**Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural -
Master Erasmus Mundus TPTI**

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation,
Didactique)

*Béjaia la ville lumière, dilemme entre valorisation et protection d'un patrimoine naturel et
culturel millénaires*

*Béjaia the City of Lights, a dilemma between enhancement and protection of a thousand-
year-old natural and cultural heritage*

*Béjaia, a Cidade das Luzes, um dilema entre a valorização e a protecção de um
património natural e cultural que tem milhares de anos*

AOUCI Mira

Sous la direction de : **Filipe Themudo Barata**

Évora, agosto de 2020 | Évora, août 2020

UNIVERSIDADE DE EVORA



Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural -

Master Erasmus Mundus TPTI

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation, Didactique)

Béjaia la ville lumière, dilemme entre valorisation et protection d'un patrimoine naturel et culturel millénaires

Béjaia the City of Lights, a dilemma between enhancement and protection of a thousand-year-old natural and cultural heritage

Béjaia, a Cidade das Luzes, um dilema entre a valorização e a protecção de um património natural e cultural que tem milhares de anos

AOUCI Mira

Sous la direction de : **Filipe Themudo Barata**

Évora, agosto de 2020 | Évora, août 2020

Résumé

Depuis 1962, date de l'indépendance de l'Algérie, Béjaïa a perdu de sa valeur tant appréciée depuis des siècles, laissant ainsi à l'abandon un grand nombre de sites patrimoniaux tant naturels que culturels. Ce présent travail s'est orienté vers la mise en valeur de ce patrimoine unique en son genre. La ville de Béjaïa est dotée de plusieurs sites culturels et un parc national, qui pourrait à l'avenir lui conférer une image attractive et touristique au niveau national et international. Nous avons alors mis en place dans notre recherche un itinéraire touristique mais aussi des recommandations de développement économique qui pourront à l'avenir garantir une durabilité pour la ville ainsi que son patrimoine.

Title: Béjaïa the City of Lights, a dilemma between enhancement and protection of a thousand-year-old natural and cultural heritage

Abstract

Since 1962, the date of Algeria's independence, Béjaïa has lost some of its value, so much appreciated for centuries, leaving a large number of heritage sites, both natural and cultural, abandoned. This present work has been directed towards the enhancement of this unique heritage. The town of Béjaïa is endowed with several cultural sites and a national park, which could in the future give it an attractive and touristic image at the national and international level. In our research, we have therefore put in place a tourist itinerary but also recommendations for economic development that could in the future guarantee sustainability for the city and its heritage.

Título: Béjaïa, a Cidade das Luzes, um dilema entre a valorização e a protecção de um património natural e cultural que tem milhares de anos

Abstrato :

Desde 1962, data da independência da Argélia, Béjaïa perdeu parte do seu valor, tão apreciado durante séculos, deixando um grande número de sítios patrimoniais, tanto naturais como culturais, abandonados. Esta obra actual tem sido orientada para a valorização deste património único. A cidade de Béjaïa é dotada de vários sítios culturais e de um parque nacional, o que poderá no futuro dar-lhe uma imagem atractiva e turística a nível nacional e internacional. Por conseguinte, na nossa investigação, estabelecemos um itinerário turístico, mas também recomendações para o desenvolvimento económico que poderiam no futuro garantir a sustentabilidade da cidade e do seu património.

Spécialité : Histoire des techniques, Patrimoine industriel, Paysages culturels, Patrimoine immatériel, etc.) **Université de Evora**

Mots-clés

Patrimoine, parc national, médina, Béjaïa, paysages, nature, culture.

Keywords

Heritage, national park, medina, Béjaïa, landscapes, nature, culture.

Palavras-chave:

Património, parque nacional, medina, Béjaïa, paisagens, natureza, cultura.

Remerciement

«*Taqcict i yeffyen tettweezel xas tqeddec di tmusni* » Même œuvrant pour le savoir, la fille émancipée est isolée, dixit Matoub Lounes (1998).

Je voudrais tout d'abord remercier mon professeur référent Monsieur Filipe Themudo Barata, pour son expertise, sa rigueur scientifique, ses généreux conseils, son fort appui et sa disponibilité tout au long de la réalisation de ce mémoire de recherche.

Je voudrais aussi remercier l'Union Européenne, sans qui je n'aurai jamais pu réaliser ce master si elle ne m'avait pas offert cette merveilleuse opportunité de bourse.

Je remercie également le corps professoral et secrétariat de l'Université d'Evora, de Paris 1 et de Padoue, pour leur disponibilité et leur contribution à notre formation, ainsi que tous mes camarades de la promotion Firmitas.

Je remercie aussi toutes les personnes et institutions ayant contribué à l'élaboration de mon travail de recherche.

Et enfin un grand merci à ma petite famille, et mes amis sans qui ce travail de recherche n'aurait pas pu aboutir à grand-chose, merci pour leur soutien et surtout pour leur aide sur le terrain. Une mention bien particulière à mon cher mari qui a toujours su me soutenir, malgré les milliers de kilomètres de méditerranée qui nous séparaient.

Abréviation

A2C : Filiale de Gares & Connexions

APC : Assemblée Populaire Communale

EPB : Entreprise Portuaire de Béjaïa

GIP : Groupement d'intérêt public

GTP : Géosystème – Territoire – Paysage

HLM : Habitation à Loyer Modéré

ICOMOS : Conseil international des monuments et des sites, : International Council on Monuments and Sites

MAB : Man and the Biosphere

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

ONG : Organisation Non Gouvernementale

PAM : Plan d'Action pour la Méditerranée

PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

PED : Pays en voies de développement

PMA : Pays Moins Avancés

PNC Parc national des Calanques

PNCVDA : Parco Nazionale del Cilento Vallo di Diano e Alburni en Italie

PNG : Le Parc National du Gouraya

PNSACV : Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina au Portugal

PNUE : Programme des Nations unies pour l'environnement

POS : Plan d'Occupation des Sols

PPSMVSS : Plan Permanent de Mise en Valeur des Secteurs Sauvegardés

RER : Réseau express régional

RFF : Réseau Ferré de France

SDAT : Schéma directeur de l'aménagement touristique

SMIC : Salaire Moyen de Croissance

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

TGV : Train Grande Vitesse

TPTI : Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie

TRB : Théâtre Régionale de Béjaïa

UIC : International Union of Railways

UICN : Union International pour la Conservation du Patrimoine, : Union internationale pour la conservation de la nature

UNESCO : l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture

USA Unated States of America

Table des matières

Résumé	
Remerciement	
Abréviation	
Introduction générale.....	1
Introduction	6
Chapitre 1 : Problématique, méthodologie et état de l'art.....	10
I- Problématique	10
II- Objectifs et méthodologie de recherche.....	12
III- Etat de l'art	15
Chapitre 02 : De la valorisation du patrimoine à la valorisation du territoire, le passage par le paysage	22
I- Genèse du patrimoine, quel changement pour l'Humanité ?	24
A. Le patrimoine mondial, une idée récente	26
A.1. Pourquoi avoir créé la convention de 1972 de l'UNESCO ?.....	26
A.2. La nature dans la composition du patrimoine	28
B.1. Les variables de développement d'un territoire par la valorisation du patrimoine	30
B.2. Faut-il tout conserver ?	32
II- L'itinéraire touristique, l'innovation pour valoriser le patrimoine	36
A. Définition d'un itinéraire touristique.....	36
B- Les objectifs de création d'un itinéraire touristique.....	38
C- Elaboration d'un itinéraire (voir le résumé dans le tableau N°2).....	39
A.1. Définition du paysage selon les différents dictionnaires.....	42
A.2. Les définition du paysage selon les conventions de l'UNESCO et de l'Europe..	43
A.3- L'apport des disciplines au concept du paysage	44
B- Paysage et loisir, quel lien ?	45
C- Introduction à l'économie du paysage	46
C.1. La dimension économique du paysage	47
C.2. Cadre de gestion des paysages culturels.....	48
Chapitre 03 : Présentation des cas d'étude : le Parc National du Gouraya (PNG) et la médina de Béjaïa	52
I. Le Parc National du Gouraya, un vrai trésor paysager.....	56
A- Présentation du Parc National du Gouraya	56
A.1. La partie terrestre du PNG.....	56

A.4. Organisation territoriale du Parc National du Gouraya.....	58
A.5. Organisation interne du Parc National du Gouraya.....	59
B- Zonage du PNG.....	59
B.1. Le zonage du PNG dans le cadre de la loi n°83-03 du 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement.....	59
B.2. Zonage du PNG conformément à la loi du 11-02 du 17 février 2011.....	61
B.3. La Carte du nouveau zonage.....	62
C. Caractéristiques et état de l'espace naturel du PNG.....	65
C. 1 - Les habitats naturels.....	65
C.2. Spéléologie.....	65
C.3. Diversités patrimoniales.....	65
D. Atteintes et Impacts sur le milieu naturel du PNG.....	67
D.1. Les pressions exercées par la population locale.....	67
D.2. Pression exercée par la population touristique.....	67
D.3. Urbanisation.....	68
D.4. Incendies.....	68
D.5. Décharge.....	68
D.6. Exploitation des ressources minières.....	69
D.7. Contraintes juridiques.....	69
D.8. Les menaces et pressions sur l'aire marine protégée du PNG.....	69
II- Béjaïa, la ville lumière.....	70
A.2. Les réseaux de communication.....	71
B. De Saldae à Béjaïa, quelle histoire pour cette ville.....	74
B.1. L'Epoque romaine (Saldea) 33 AV-JC- 429.....	74
B.2. La période médiévale, les époques Hammadite, almohade et hafside.....	75
B.3. Epoque espagnole (Buggia) 1509-1556.....	76
B.4. L'Epoque Turque 1556-1833.....	77
B.5. Epoque française 1830-1962.....	78
III. Les vestiges qui composent la ville de Béjaïa.....	81
A. La période antique.....	82
B. La ville Médiévale (XIème XVIème siècle).....	82
B.1. Les éléments du paysage urbain.....	82
C. La ville sous occupation espagnole.....	89
D. La ville sous l'occupation turque.....	91
E. La ville sous l'occupation française (1833-1962).....	93

Chapitre 04 : L’itinéraire touristique et impact économique : étude de cas de la ville de Béjaia	98
I. Impact économique de l’implantation d’un parc national dans une ville historique..	101
B. Les retombées économiques de la protection de l’espace naturel	103
C. Les services rendus par la nature selon le Millenium Ecosystem Assessment	104
II. Etude comparative du PNG avec les parcs nationaux européens.....	105
A. Les critères de choix des parcs européens.....	105
B. Brève présentation des parcs nationaux européens	106
B.1. Parc national des Calanques en France (PNC)	106
B.3. Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina au Portugal (PNSACV)	107
C. Comparaison des trois parcs européens avec le PNG.....	107
III. Proposition d’itinéraire touristique pour la ville de Béjaia.....	109
A. Procédures utilisées pour la réalisation de l’itinéraire touristique de Béjaia	109
A.1. Procéder au recueil de l’information	109
A.2. Calcul du parcours.....	112
A.3. Signalisation et infrastructures	114
A.4. Le merchandising de l’itinéraire.....	115
B. Présentation de l’ancien itinéraire touristique de la ville de Béjaia du 20 ^{ème} siècle.	115
C. Proposition d’une offre touristique à partir d’un nouvel itinéraire touristique.....	118
C.1. Ce que nous pouvons voir à Béjaia : composition de l’itinéraire.....	118
C.2. Rentabilisation de l’itinéraire proposé.....	124
Conclusion	130
Projet Tutoré.....	132
Résumé	133
Introduction	134
Chapitre 1. Présentation générale du thème	137
I. Le choix de la gare selon nos spécialités.....	137
II. Méthodologies de recherche et ressources bibliographiques	138
Chapitre 2 : La gare dans la ville, un impact économique considérable	140
I. Evolution du concept de la gare	140
II- Modèle de concept de station selon l’UIC.....	141
A- Le modèle Introverti.....	142
B- Le modèle « Open station » d’interaction entre la gare et la ville	142
III- Les gares dans les stratégies d’urbanisme	144

A. Localisation de la gare et son impact	144
B. La gare pour tous	145
C. Conception de la gare	145
D. Les commerces dans les gares	145
E. La gare, les nouveaux points relais	146
F. La station comme lieu de communauté.....	146
G. Le modèle économique de la gare multimodale.....	147
H. Le patrimoine ferroviaire, quelle place pour les gares ?	150
Chapitre 3. Etude de cas sur les gares de Paris Nord, Milan centrale et Rossio à Lisbonne	152
I- La gare de Paris- Nord au cœur de Paris.....	153
A- Brève histoire des chemins de fer en France.....	153
B. Pourquoi la Gare du nord ?.....	155
C. Détails des projets de rénovation de la Gare du Nord à Paris	157
D. Fiche de la dernière rénovation de la gare de Paris Nord.....	158
E. Etude économique de la Gare du Nord	159
II- La gare centrale de Milan	162
III- La gare de Rossio, au cœur de Lisbonne	164
A. La gare de Rossio	166
Conclusion.....	167
Conclusion Générale.....	169
Bibliographie du projet personnel	171
Bibliographie du projet tutoré.....	180
Table des figures du projet personnel.....	183
Tables des Tableaux projet personnel	184
Annexes	185

Introduction générale

TPTI (Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie), est plus qu'un master, c'est une expérience en soi, que très peu de formations peuvent offrir. Ces quatre semestres passés dans plusieurs universités européennes, ont été un vrai atout d'apprentissage tant pratique que théorique dans le domaine de la culture et du patrimoine.

Ce long parcours de deux ans, a été le chemin d'aboutissement de ce présent travail de recherche, qui a trouvé facilités et difficultés dans chaque université, mais surtout des entraves de déplacement du à la crise sanitaire (virus de la covid-19) qui a touché le monde entier. Les modules proposés n'ont pas toujours été d'une grande aide pour notre recherche, mis à part le fait qu'on cultive sa culture générale.

Le premier semestre qui s'est déroulé à l'université de Paris- Panthéon Sorbonne, en France, a été d'une grande importance, en ce qui concerne la recherche bibliographique pour ce travail, dans certaines archives comme les archives nationales de Pierrefitte où nous avons eu des cours chaque semaine, où j'avais appris que toute la documentation qui concernait le Cap Carbon (un site naturel du PNG) était conservée au sein de ce bâtiment.

J'ai donc eu l'occasion de visiter hors des cours, ces archives, et consulter toute la documentation réalisée par les ponts et chaussées de Paris, du Cap Carbon (maisons d'ouvriers, le grands phare...etc).

Durant le semestre parisien, certains séminaires se sont avérés très importants pour ma recherche, et m'ont aidé à revoir mon plan de travail et mes objectifs principaux.

- Le premier a été le séminaire de protection juridique des sites et paysages, qui m'a appris que comme dans tous les autres domaines, le patrimoine et la culture sont régis par des lois ce qui a attisé ma curiosité et m'a poussé à faire une recherche approfondie sur les lois qui régissent le patrimoine algérien, que j'ai d'ailleurs utilisé dans une partie de la recherche.

- Le second séminaire qui a le plus impacté ma recherche, est un séminaire d'archéologie, où nous étions dans l'obligation de lier notre travail de recherche à celui-ci, après plusieurs recherches approfondies, j'ai découvert qu'au sein de mes sites de recherche (le PNG et la médina de Béjaïa), il y'a eu plusieurs fouilles et trouvailles archéologiques très importantes que très peu de gens connaissaient, et qui témoignaient de la longue et riche histoire de Béjaïa.

En étant toujours en France, j'ai effectué un voyage à Marseille, afin de faire une visite de terrain au parc national des calanques, afin de recueillir des informations pour une partie très importante de ma recherche qui était la comparaison entre le PNG, et les calanques.

Le second semestre, à l'université de Padova en Italie, est orienté vers le patrimoine industriel, une notion complètement nouvelle pour ma part, car en Algérie cette notion est encore embryonnaire pour ne pas dire inexistante. Durant le semestre italien, nous avons appris en théorie mais aussi sur le terrain les différentes techniques de valorisation du patrimoine industriel dans le but d'apporter à différents niveaux territoriaux du développement économique et sociale.

Un travail théorique et une sortie pédagogique ont été de grande qualité et m'ont beaucoup apporté durant ce semestre et qui sont, le dossier de classement de l'UNESCO que nous devons faire pour le cours de Mr Massimo Preite (Patrimoine Industriel Connaissance et Projet) et la sortie de terrain à Miagliano. Le premier travail consistait à réaliser un dossier d'inscription à l'Unesco pour le site patrimoniale sur lequel nous travaillons. Ce dossier nous a permis de faire d'avantage de recherches sur le PNG et la médina de Béjaia, mais surtout sur l'histoire de ces deux sites, car avec ce séminaire, j'ai appris qu'aucun travail de recherche dans le patrimoine ne pouvait se faire sans connaître les détails historiques du site concerné.

Le second travail a été dans le cadre du Workshop LAAB qui s'est tenu à Miagliano le 21 et 22 mai, nous avons été chargés (par petits groupes), par la mairie de créer une carte touristique pour la ville de Miagliano. Notre groupe avait proposé « la reconstruction historique » comme thématique principale pour la revitalisation de la ville. En d'autres termes, relier son présent à son passé, notamment le rôle de l'industrie dans la création de la ville et son développement.

Une carte touristique sera ainsi mise en place et consistera en une superposition de différentes données historiques, géographiques, et photographiques, permettant ainsi une meilleure compréhension du site. Cette carte disposera d'un fil de laine tissant un parcours touristique. Il prendra en considération à la fois le patrimoine tangible et intangible. Espaces publics, espaces verts, fiches industrielles, logements des ouvriers, et atelier de mise en valeur des savoir-faire, tous, y seront présents, et participeront à la création d'une sorte d'écomusée à ciel ouvert. Afin que la mise en valeur de cette ville puisse aboutir à ses

potentiels maximum, nous avons conseillé aux élus la prise en considération des étapes suivantes :

- Rendre la fonderie de la ville accessible au public et entamer la réhabilitation de ses machines.
- La création d'un fond de données (Photos, objets, cartes, timbres, outils...) qui servira à enrichir le parcours culturel.
- Réhabiliter les escaliers menant à Castellazzo afin que ce dernier puisse intégrer le parcours.
- Mettre en place des files de laine selon le plan proposé par la carte afin de rendre l'expérience plus ludique et attractive.
- Et finir le parcours avec des activités d'atelier pour adultes et enfants.

Vient après le semestre à Evora, pour ma part, ce semestre a été le plus complet et attractif de tout le master, car il correspondait exactement à mes attentes pédagogiques tant théoriques que pratiques. Travaillant sur le paysage et le patrimoine, tous les séminaires de ce semestre m'ont été d'une grande aide par rapport à mon travail de recherche et aux notions de base dont j'avais besoin pour commencer la rédaction de mon mémoire.

Les sorties sur le terrain, ont été d'autant plus attractives pour plusieurs raisons :

- Bonne organisation des sorties,
- Les lieux visités ont été très différents et diversifiés, et la plupart des sites sont classés patrimoine mondiale de l'UNESCO.
- Nous avons eu un laps de temps pour visiter chaque ville individuellement, ce qui a donné davantage d'intérêt à ses sorties car nous ne nous sommes pas limités qu'à l'éducatif, nous avons eu l'occasion de mettre un trait d'union entre éducation, culture et tourisme.

Dans le cadre du master TPTI, chaque étudiant doit réaliser une mobilité de quatre semaines dans une université d'accueil associée, personnellement, j'ai eu la chance et l'honneur de la réaliser à l'université d'Alicante du 13.01.2020 au 07.02.2020. Une expérience unique qui s'ajoute à notre grand panel des merveilleuses découvertes réalisées tout au long de notre parcours.

Pendant quatre semaines nous avons été amenés à réaliser plusieurs sorties de terrains, à thèmes différents, entre musées, mines, et parc. La sortie qui a le plus attiré mon attention a été la visite du parc Bicorp.

Bicorp est une commune de l'Espagne située à la province de Valence. La ville possède des caractéristiques naturelles uniques, où sont conservées des peintures rupestres de renommée mondiale. L'exemple de la Cova de l'Aranya, où nous pouvons observer de splendides exemples d'art préhistorique, qui ont été protégés par l'UNESCO. Bicorp a préservé pendant des milliers d'années les scènes qui représentent la collecte de miel qui ont été reproduites dans les manuels scolaires, les manuels d'histoire de l'art et les guides touristiques mais aussi à l'écomusée de Bicorp où la femme qui collecte du miel est devenue une sorte d'effigie dans le musée.

La visite à Bicorp, m'a beaucoup inspiré quant à l'itinéraire que je veux réaliser pour la ville de Béjaïa et son parc national, et m'a beaucoup aidé à penser d'avantage à la communauté locale, au développement durable de la ville, à satisfaire en premier lieu la population avant les touristes. Mais surtout à préserver ces joyeux de la nature avant toute autre chose.

Toujours pour compléter notre formation, nous avons été chargés de travailler sur un projet sous tutorat, pour ce faire, l'équipe pédagogique du master a désigné des thèmes de recherche, et a divisé les étudiants de la promotion XII en petits groupes qui devront travailler dessus afin de réaliser un site internet pédagogique pour l'université de Paris 01 (Panthéon-Sorbonne).

Notre groupe était chargé de travailler sur le thème suivant : « **CHEMIN DE FER ET PAYSAGE DE L'INNOVATION TECHNIQUE** ». Les chemins de fer, est un thème académique très vaste et pluridisciplinaire, étudier ce thème n'est pas chose aisée, car il regroupe plusieurs sous-thèmes : comme par exemple l'étude des infrastructures ferroviaires (rails, trains, gares, ouvrages d'art...etc.), l'étude sociale qui concerne les entreprises et les cheminots, l'étude urbaine et paysagère, l'étude économique, artistique, architecturale...etc.

Un sujet divisé en trois mots clés très importants qui ont pu mettre en place, les bases de notre travail à chacun et qui sont le chemin de fer puis le paysage en enfin l'innovation technique. En essayant de relier ces trois mots clés avec nos disciplines de spécialités à tout un chacun nous avons décidé de travailler sur la gare ferroviaire, qui fait partie de l'ensemble

d'un chemin de fer, qui a modifié les paysages au cours des siècles passés, et qui jusqu'à aujourd'hui se construisent et se rénovent avec les innovations techniques.

Nous avons choisi de travailler sur trois gares différentes, selon les pays coordinateurs du master TPTI, à savoir la Gare du Nord à Paris en France, la gare centrale de Milan en Italie et la Gare de Rossio à Lisbonne au Portugal.

Ce choix a été réalisé selon certains critères qui sont, historiques, architecturaux, et économiques mais aussi selon les spécialités des étudiants du groupe de travail. Les résultats de ces deux ans de travail ; a été, en premier lieu, un rapport individuel qui pour ma part, j'ai essayé de réaliser une démonstration sur l'impact de l'installation d'une gare sur le développement de plusieurs services économiques et sur la croissance d'une ville. Et en second lieu, un site internet pédagogique que nous allons présenter lors de la remise des diplômes finaux.

Le master TPTI, est l'expérience d'une vie, que chaque étudiant devrait essayer. Entre apprentissage, culture, tourisme, patrimoine, langue, ce master est un mélange complet de découvertes. Ces deux dernières années ont été pleines d'émotions, de découvertes et de partage. Nous avons eu l'occasion d'apprendre de nouvelles langues comme l'italien et le portugais, de découvrir plusieurs cultures différentes, que ce soit dans les pays visités ou tout simplement aux cours, avec nos camarades qui viennent des quatre coins du monde. Ce master, m'a permis personnellement, d'apprendre à vivre davantage dans la diversité, d'accepter les différences malgré la difficulté, de surmonter le stress, des charges de travail colossales mais surtout d'apprendre à voyager, à faire du tourisme différemment, et découvrir les communautés, leurs cultures, leurs modes de vies.

Introduction

Choisir un sujet de recherche n'est jamais une chose facile. Travailler sur ce thème « **Béjaia la ville lumière, dilemme entre valorisation et protection d'un patrimoine naturel et culturel millénaires** », une recherche concernant l'Algérie et plus est dans le domaine touristique est une innovation et un défi à relever pour moi qui a toujours contemplé la beauté de ce lieu ancrée dans une ville historique qui est Béjaïa, tombée dans l'oubli, l'insouciance et le gâchis.

Sortir de la vie active, prendre le temps de se détendre en vacance sont devenus un besoin psychologique, au point où quelques auteurs, ont revisité la pyramide des besoins d'Abraham Maslow et l'ont confronté aux dilemmes de l'activité touristique. Devenu une activité majeure depuis le 20ème siècle, le tourisme, a connu un essor et un développement continu et sans précédent en se diversifiant de plus en plus, au point de devenir un des secteurs économiques à la croissance la plus rapide du monde, et le plus diversifié. Comme le cite si bien Hugues François : « *il participe à la révélation des ressources grâce au regard extérieur qui est jeté sur le territoire et débouche sur leur valorisation de la destination par des produits et services direct porteurs de représentation* »¹.

En plus d'être un facteur de développement économique, il est considéré comme un facteur de compréhension entre les peuples, car d'après la conférence d'Acapulco en 1982, le but du tourisme est de rapprocher les peuples, et est un moyen de valorisation des cultures, une sorte de havre de paix pour les nations. Une théorie, difficilement applicable sur le terrain, car parfois il est perçu comme un facteur de folklorisations de la culture locale où la relation entre les touristes et la population locale est payante. Les touristes ont tendance à imaginer que visiter un lieu veut dire voir les belles images aperçues sur internet ou les cartes postales. La culture et l'identité sont parfois faussées, juste pour satisfaire le touriste.

Aujourd'hui, Le tourisme est vécu d'une autre manière, ce n'est plus une simple manne de devise, mais il contribue à la diffusion, la valorisation et la continuité des identités, de l'histoire et des mémoires lorsque celui-ci est axé sur le patrimoine (tant culturel que naturel).

¹ HUGUES, François et al, « Territoire et patrimoine : la co-construction d'une dynamique et de ses ressources », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2006/5 (décembre), p. 683-700.

En 1989, Leffe écrivait : « *l'environnement est un potentiel de développement et non quelque chose à conserver égoïstement pour quelques-uns dans les pays avec de notables attractions naturelles, le tourisme a été la principale justification pour la création d'aires protégées et des parcs nationaux* »². Le tourisme de la nature est la nouvelle alternative au tourisme traditionnel qui devient de plus en plus standardisé.

L'invention du concept de parc national, a été une sorte de solution à ce tourisme sauvage pratiqué sur des zones naturelles fragiles, et les missions d'un parc national sont comme ceci : connaître, protéger et gérer le patrimoine naturel et veiller à ce que la biodiversité se maintienne. Car il ne suffit pas de protéger un site, il faut aussi préserver et conserver les populations locales, leurs traditions, identités et activités culturelles.

Peut-on alors parler de tourisme en Algérie ? Et surtout de tourisme dans un parc national ? Dans l'ère du temps que nous sommes, les gens sont de plus en plus attirés par la découverte de leur pays, de connaître leur histoire, leur appartenance, leur culture. L'Algérie est un pays très diversifié, de par ses paysages, ses différences culturelles, linguistiques, de par son histoire et son patrimoine, et mettre d'accord tout ce grand monde et rallier toute cette diversité est parfois bien plus compliqué que nous pouvons l'imaginer. La conscience populaire fait qu'aujourd'hui l'Algérie, malgré sa mince attractivité internationale, fait en sorte de mettre en valeur ses atouts territoriaux, afin de satisfaire en premier lieux ses visiteurs locaux³.

Le Parc National du Gouraya (PNG), est une aire protégée créée en 1983⁴. Il s'étend sur une superficie terrestre de 2080ha et une surface marine de 7842ha. S'ajoute à cette surface, le lac Mézaïa qui s'étend sur une superficie de 2,5ha limité au nord par la maison de la culture, à l'ouest par la briqueterie Brandi et la route allant à l'université et à l'est l'ex souk el fellah. Il est situé dans le territoire de la commune de Béjaïa de la Wilaya du même nom. Cette zone humide est placée sous la tutelle de la conservation des forêts de Béjaïa, sous l'égide du ministère de l'agriculture. Elle est néanmoins gérée par la commune dans le cadre de parc d'attraction, à partir de l'an 2001, il a été intégré au parc par décision du Wali n° 407/2001.1, et il est aussi classé réserve de biosphère par le programme Man and the Biosphere de

²LEFFE, « Le tourisme solidaire, une alternative touristique pour les pays en voie de développement », 1989

³ Pour mieux s'informer sur les politiques de développement touristiques de l'Algérie, voir le schéma directeur de l'aménagement touristique (SDAT) 2030, <http://www.mtatf.gov.dz/?p=236>

⁴ Décret n° 84.327 du 03 Novembre 1984 et régit par un statut défini par le décret n° 83-458 du 23 Juillet 1983 fixant le statut type des parcs nationaux modifié et complété par le décret exécutif n°98-216 du 24 juin 1998 et le décret exécutif n°13-374 du 09 novembre 2013

l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (MAB UNESCO) depuis 2004.

La spécificité de ce parc, réside dans le fait qu'il est situé en périphérie d'une ville historique, qui est la ville de Béjaïa, une ville qui, à travers les siècles a collectionné les périodes coloniales, des constructions uniques pour chaque période de son histoire, plusieurs civilisations et un patrimoine bâti et culturel représentatif de la région méditerranéenne unique dans son genre. Ces spécificités si envieuses, n'a toujours pas lancé la ville dans une réelle activité touristique digne de ce qu'elle représente et ce qu'elle peut rapporter.

Ce mélange entre culture et nature, fait de notre site un excellent exemple de ce que pourrait être une ville touristique basée sur son paysage culturel et naturel, car qu'il soit esthétique ou pas, le paysage est un composant essentiel du patrimoine naturel et culturel d'une population ainsi que de sa qualité de vie. Et c'est en 1992, à Rio De Janeiro, au sommet de la terre, que la relation entre nature et culture a été promue et acceptée dans le but d'un développement durable, et pas que ça car, « *La prise de conscience qui s'est opérée au niveau du gouvernement, des ONG et de la société civile a aidé à accepter les « paysages culturels » comme une catégorie de sites à proposer pour inscription* »⁵.

Ce paysage qui constitue le patrimoine de la ville de Béjaïa, ne pourrait être mis en valeur que si les collectivités territoriales avec l'aide de la population locale, décide d'exposer aux visiteurs toute cette beauté, tout en faisant très attention à la protéger. Vu l'état embryonnaire de l'activité touristique des lieux, il serait très intéressant de créer un outil de promotion et de préservation des identités culturelles du peuple, qui réunit patrimoine matériel et immatériel, permettant ainsi de relayer leur passé, comprendre leur présent et envisager l'avenir. Nous pouvons alors réaliser un itinéraire touristique qui permettra aux touristes l'accès à plusieurs sites d'intérêt, ayant une forte puissance symbolique, tout en se basant sur des politiques environnementales et de réglementations d'espaces touristiques.

Ce choix de travailler sur la création d'un itinéraire touristique pour le PNG et la médina de Béjaïa, s'est fait après longue réflexion. Une image a toujours bercé mon enfance, au bout de cette longue route nationale n°26, à l'entrée de la ville de Béjaïa, une montagne, une grande montagne de plus de 600m d'altitude, nous faisait face, avec ses splendides courbes qui lui

⁵MITCHELL, Nora, et al, « Paysages culturels du patrimoine mondial Guide pratique de conservation et de gestion », cahier 26 du patrimoine mondial, UNESCO, décembre 2011, P03.

donnait l'image d'une réelle femme allongée, une légende raconte que cette Femme est Yemma Gouraya, la sainte patronne de la ville qui a toujours su la protéger. Cette montagne a toujours été une énigme, autour de laquelle toute une histoire orale a fait d'elle l'emblème de la ville. Cette montagne se situe au cœur même du parc national de Gouraya, et afin d'y parvenir il faut passer par la ville qui cache dans chaque coin, une histoire, un patrimoine bâti, qui date parfois de plusieurs années avant J-C.

Je ne me suis jamais arrêtée afin de contempler ce patrimoine culturel, tout comme les autres je me suis toujours dirigée vers la sainte patronne, sans donner grande importance à ce qui entourait le chemin qui mène vers elle. La ville de Béjaïa possède plusieurs siècles d'histoire à raconter, et le PNG une réserve de biosphère unique à préserver, entre un patrimoine culturel à valoriser et un patrimoine naturel à préserver, notre travail viendra relier en toute harmonie ces deux bouts.

Les touristes sont livrés à eux-mêmes sans aucune signalisation, ni guide, qui permettraient de les aider à découvrir correctement nos deux sites, mais aussi de ne pas détruire l'écosystème par manque d'information ou d'inadvertance.

Ce travail, sera je l'espère, un réel guide pratique que les collectivités locales de la ville, pourraient utiliser afin de sauver le patrimoine de la ville de Béjaïa, mais aussi un guide pour les touristes et visiteurs qui pourraient enfin réaliser une visite de terrain conforme et bien dirigée. Par ce travail, nous allons réaliser les bases d'un projet futur qui pourrait voir le jour. Ce serait un réel pas en avant dans l'étude patrimoniale du site, dans sa valorisation et protection.

Chapitre 1 : Problématique, méthodologie et état de l'art

Ce premier chapitre sera dédié à l'énonciation de la problématique de notre travail de recherche, qui portera sur « *Béjaia la ville lumière, dilemme entre valorisation et protection d'un patrimoine naturel et culturel millénaires* », la méthodologie du travail et enfin l'état de l'art des sources qui nous ont permis sa réalisation

Este primeiro capítulo será dedicado à formulação da problemática do nosso trabalho de investigação, que incidirá sobre "Bejaia, a Cidade da Luz, o dilema entre a valorização e a protecção de um património natural e cultural com milhares de anos", a metodologia do trabalho e, finalmente, o estado da arte das fontes que nos permitiram realizá-lo.

This first chapter will be dedicated to stating the problematic of our research work, which will focus on "Bejaia the City of Light, the dilemma between valorisation and protection of a natural and cultural heritage that is thousands of years old", the methodology of the work and finally the state of the art of the sources that allowed us to carry it out.

I- Problématique

Béjaïa, située au Nord-Est de l'Algérie, est une ville côtière, millénaire, qui a vécu et a abrité plusieurs grandes civilisations qu'a connu l'humanité à travers l'Histoire. Cette ville doit son existence et sa prospérité à son remarquable site portuaire qui a été durant des siècles sa porte d'entrée. Béjaïa est située dans une baie en faucille, et est adossée au mont du Gouraya, la plus haute montagne culminant la ville (660m)

Dans les langues romanes médiévales, *Bugaya* (de l'arabe *Bugāya* ; en espagnol *Bujía* et en italien *Bugía*) est le nom qui représentait la ville qui fournissait de la cire à chandelle. *Bougie* en français désignera le nom de la ville de Béjaïa, à l'époque où elle exportait de la cire au Moyen Âge pour la fabrication des chandelles en Europe. Sans s'attarder sur l'histoire de la ville que nous allons voir plus en détails dans le troisième chapitre, nous allons souligner trois faits importants qui vont contribuer à la réalisation de notre travail de recherche.

Le premier, est que la ville de Béjaïa, de l'Antiquité jusqu'en 1962, a rarement connu des moments de répit, c'est une ville qui a toujours été convoitée par plusieurs conquérants, certains ont fait d'elle une ville prospère, une ville commerciale, une ville lumière, une ville scientifique, d'autres au contraire l'ont détruite à travers le temps, et ont détruit les traces des grandes civilisations qui l'ont occupé. Par manque d'informations nous ne pouvons pas

énumérer le nombre de châteaux, d'aqueduc, de cités, de citadelles, de forts, détruits par les armées. Mais une chose est sûre, c'est que la ville à nos jours possède les traces du temps passé, il subsiste encore à l'instar de la casbah de la ville, certains forts qui datent de l'ère médiévale, et des ruines romaines...etc.

En deuxième lieu, la ville est connue pour les vues panoramiques et les paysages féériques dont elle fait part à sa population et à ses visiteurs (paysages naturels, culturels...etc.), la ville de Béjaïa est jumelée avec beaucoup d'autres villes en méditerranée, exemple de Brest en France depuis 1995 et Portimao au Portugal depuis 2010. Elle possède un écosystème purement méditerranéen dont certaines espèces uniques sont en voie de disparition, tout cela est regroupé dans le Parc National du Gouraya (PNG).

Et enfin, Béjaïa fut une ville sainte, elle possède une longue histoire religieuse très riche, et de nombreux mausolées et zaouïas. Elle est connue comme « la ville aux 99 saints ». Elle a été surnommée « Petite Mecque » au Moyen Âge par Ibn Arabi et tel que rapporté par Ibn Khaldoun (*El Mekka Es-Saghira*)⁶. La tradition des visites des marabouts et des tombeaux des saints est encore ancrée dans les mémoires des gens et dans leur culture religieuse.

Ruines romaines, monuments historiques, falaises et plages de sable fin, gorges et défilés célèbres par leur grandeur sauvage, une faune et une flore unique, une terre qui attire, qui charme et qui attache. Voici comment Béjaïa se définit, que ce soit pour nous Algériens résidants sur cette terre ou pour les étrangers qui ne rêvent que de retrouver cette BOUGIE (Béjaïa) tant appréciée des écrivains, peintres, artistes, etc.

Mais le problème auquel fait face la ville, c'est que le 1 million⁷ de visiteurs/touristes qu'elle accueille chaque année sont seuls dans cette immensité culturelle, libres dans leurs déplacements, sans restrictions ni encadrement. Ces visiteurs/touristes viennent généralement pour visiter le parc national du Gouraya, et les plages de la ville, sans aucune connaissance des lieux, et de sa composition écosystémique, le PNG classé réserve de biosphère par l'UNESCO en 2004 est en perpétuel danger, confronté à cette masse de gens libres de circuler, où il y'a un manque drastique de signalisation, de surveillance et de contrôle.

En plus de cela, s'ajoute le fait que ces touristes ne s'intéressent qu'au circuit naturel laissant de côté tout le circuit culturel et cultuel dont jouit la ville, pour deux raisons probables, la première n'est pas seulement un problème de la ville mais un problème national qui est le

⁶ FERAUD, Laurent-Charles, « Histoire de Bougie », Éd. Bouchène, France, 2001.

⁷ Entretien avec la direction du tourisme de la ville de Béjaïa, 2016.

manque drastique d'éducation culturelle de la population. Et deuxièmement, les collectivités territoriales ne mettent pas en valeur ces monuments historiques et l'histoire de la ville afin d'attirer les touristes, ajoutant à cela l'absence d'une politique claire de la part des autorités que ce soit pour le tourisme ou la culture, c'est des secteurs qui ne sont pas stratégiques pour l'Etat du fait des rentrées de devises garanties par la rente pétrolière.

Pourtant la mise en valeur des monuments et des sites (le patrimoine en général) d'une ville et l'exploitation de son capital beauté, sont des ressources fortement appréciées, qui peuvent être renouvelées sans cesse, non prescrites par le temps et qui peuvent constituer une véritable industrie prospère. Le patrimoine à travers le monde, a longtemps été considéré comme un outil de conservation et un élément essentiel de la construction de la mémoire de la nation, et à présent, il est considéré comme une ressource ayant pour objectif la construction et le développement des territoires et malgré certaines différences dans les définitions et notions assimilées à celui-ci, toutes se réfèrent au territoire, à l'identité et à l'héritage de pratiques sociales.

Afin de réaliser ce travail de recherche, nous nous posons alors la question suivante : « *Comment peut-on créer un itinéraire touristique visant à accroître le nombre de visiteurs et touristes dans la médina de Bejaia et le PNG (Parc National du Gouraya) tout en les protégeant des agressions touchant leurs environnements ?* »

II- Objectifs et méthodologie de recherche

En prenant l'exemple du patrimoine (tant naturel que culturel), il « *devient une ressource pour le développement territorial, qu'il s'agit de définir non pas comme un produit mais comme un objet intégré dans un processus de construction dont les formes méritent d'être caractérisées* »⁸. Et cette même ressource considérée comme un bien commun (en économie), a une valeur, lorsque les touristes sont prêts à payer pour avoir le droit de visiter. Leurs dépenses peuvent servir à la protection de certaines espèces et certains édifices, garantissant aux générations futures, le privilège de les connaître.

Mais parfois, ne pas valoriser une ressource (en la préservant) est plus rentable que de la mettre en valeur pour une quelconque autre activité, car un grand nombre de visiteurs touristiques peut entraîner des dommages pour un site naturel. Un dilemme que les chercheurs

⁸ LANDEL, Pierre Antoine, SENIL, Nicolas, « Patrimoine et territoire, les nouvelles ressources du développement », *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 12, 2009, mis en ligne le 20 janvier 2009, p.03.

n'arrivent toujours pas à résoudre, donner de la valeur à un lieu (dans notre cas, le parc national de Gouraya et la ville de Bejaia), ou le préserver.

L'objet concret de notre recherche, est d'étudier de plus près le parc national du Gouraya (PNG) et la ville de Bejaia qui l'abrite, ce qui les composent comme patrimoine naturel et culturel, susceptibles de nous permettre d'atteindre un double objectif, à savoir :

1- de créer un itinéraire touristique afin d'attirer plus de touristes dans cette région, tout en encadrant leur activité touristique, afin de ne pas porter atteinte à l'environnement écosystémique du PNG.

2- de faire une étude d'impact économique théorique de l'existence du parc sur le développement de la ville

Réaliser un itinéraire touristique (marchand ou pas) pour une destination revient à se poser plusieurs questions : (visiter quoi) ? (quels sont les acteurs qui seront aptes à réaliser le projet) ? (quels outils utiliser) ? (quel est l'objectif de cet itinéraire) ?, (quand les gens pourront l'arpenter).

Nous sommes alors confrontés (et les visiteurs du site aussi) à un double problème : la temporalité et la spatialité.

*« D'une manière générale, on pense que les questions de temporalité trouvent des réponses plus précises dans les textes et à l'inverse que les questions de spatialité ont leurs réponses directement inscrites sur le terrain. Or, la réalité est bien plus complexe ».*⁹

Afin de réaliser notre étude, nous avons eu recours à deux méthodes différentes :

- La première est de réaliser un travail théorique basé sur des sources écrites et orales, bien évidemment il ne suffit pas de lire et de recenser toute la bibliographie qui concerne notre travail, bien au contraire nous avons été confronté à la véridicité des sources, surtout orales, qui sont pour la plupart des légendes qui ont construit tout l'imaginaire de la population de Béjaïa, leurs croyances et leur identité, transmises ainsi de générations en générations. Et aussi de confronter certains écrits (politiques publiques, lois, documents administratifs) avec la réalité, qui ne sont pas toujours appliqués sur le terrain.

⁹ BOURUCHER, Solveig, « L'apport des sources écrites à la compréhension des logis dans les châteaux de la fin du Moyen Âge : Résumé de la communication. Séminaires d'archéologie de la région Centre. Les grands sites castraux médiévaux de la Loire moyenne », Juin 2009, Tours, France. pp. 235

Ce travail de recherche s'est fait à base de plusieurs disciplines différentes, à savoir, l'économie, la géographie, l'histoire...etc. Plusieurs méthodes qualitatives ont été mobilisées pour la réalisation de notre recherche, à savoir :

1- L'analyse des documents de travail de l'administration du PNG, qui sont soit en vigueur, soit plus anciens, que nous avons reçu par email au mois de février, après avoir envoyé une demande d'autorisation d'accès à ces documents à des fins scientifiques signée par l'université d'Evora. Ces documents détaillent la composition du PNG, son écosystème, son paysage naturel, les projets de gestion, des cartes de zonage, les textes de lois régissant le parc.

2- L'analyse des documents réalisés par le bureau d'architecture « Axxam » à Béjaïa, leur travail a consisté à réaliser le PDAU (Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) le POS (Plan d'Occupation des Sols) du secteur sauvegardé de la ville de Béjaïa, et à réaliser toute sorte de cartes (routières, topographiques...etc.)¹⁰

3- L'analyse des conventions internationales concernant le patrimoine naturel et culturel ainsi que le paysage, comme la convention de l'UNESCO de 1972 et 2003, la convention européenne du paysage 2000, la charte des itinéraires culturels de l'ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) 2007.

4- plusieurs livres et articles scientifiques qui ont rapport avec notre thème mais aussi certaines archives que nous avons pu retrouver aux archives nationales de Pierrefitte à Paris, concernant une partie du PNG, durant le mois de juillet et août 2019. La plupart des archives concernant l'Algérie se trouve aux archives nationales d'outre-mer en Aix-en-Provence, mais malheureusement par manque de temps, et à cause de la crise sanitaire dû au virus Covid-19, nous n'avons pas eu l'opportunité de nous déplacer.

Nous avons privilégié beaucoup plus la méthode qualitative car nos déplacements en Algérie ont été impossibles à cause de la pandémie qui a touché le monde durant le premier et second semestre de l'année 2020. Notre travail pratique s'est réalisé à l'aide de plusieurs personnes qui sont déjà sur place à Béjaïa. à Savoir Mr Faris Achour (directeur du département sensibilisation du PNG), Mr Yahi (président de l'association de spéléologie et des sports de montagne de Béjaïa, (Mlle Akroune Lylia (diplômée en biologie environnementale à l'université de Béjaïa), Adjouadi Salas jeune homme habitant à Béjaïa, ayant visité à plusieurs reprises tout le PNG et la Médina. Et plusieurs autres contacts qui ont été d'une grande aide.

¹⁰ Documents récupérés, lors de ma dernière visite à Béjaïa le mois de décembre 2019.

III- Etat de l'art

Afin de mieux cerner les notions principales qui composent notre travail de recherche (Patrimoine, paysage et tourisme), il nous a fallu lire et travailler sur plusieurs livres et articles ayant étudié, ces concepts dans plusieurs disciplines différentes à savoir la géographie, l'histoire et l'économie. Il faut préciser, que plusieurs travaux ont déjà été faits sur le parc national du Gouraya et de la médina de Béjaïa, mais de manière séparée et non pas dans le sens de valorisation et de mise en valeur jumelée des deux patrimoines naturels et culturels qui composent notre site.

Nous pouvons citer certains d'entre eux, l'exemple de la thèse de doctorat de Mohamed Sofiane Idir¹¹, qui a comparé deux villes importantes en Algérie en terme de potentiel touristique et d'attractivité, Bejaia et Djanet (Tassili n'Ajjer, patrimoine mondiale de l'UNESCO), postulant le fait que la valorisation du patrimoine en terme touristique peut être un levier de développement territorial. Le résultat de ce travail a montré que Béjaïa a un fort potentiel touristique à développer mais pour le moment les ressources mobilisées sont très limitées contrairement à Djanet où le tourisme est un levier de développement pour la région, car la population locale joue un rôle très important dans le développement locale, la régulation touristique mais aussi dans la mobilisation des ressources adéquates.

Bien évidemment ce travail est d'un apport important quant aux connaissances scientifiques sur le tourisme en Algérie, mais je pense que les critères d'évaluation de ces deux parcs nationaux ne sont pas compatibles. Car en premier lieu le parc du Tassili n'Ajjer est classé patrimoine mondial de l'UNESCO et attire beaucoup plus de touristes internationaux que nationaux car le voyage dans le sud coute très cher pour un Algérien qui résident en Algérie, la notoriété du patrimoine classé patrimoine mondial de l'humanité est beaucoup plus visible qu'un simple patrimoine national comme celui de Béjaïa, malgré la diversité de ce dernier.

Et en second lieu les paysages qui composent ces deux sites sont complètement différents, malgré le fait que pour les deux nous pouvons évoquer la notion du paysage culturel, mais leur composition environnemental est très différente, Béjaïa est une ville côtière où l'écosystème est purement méditerranéen, alors que Tassili n'Ajjer est basé sur un écosystème du Sahara.

¹¹ IDIR, Mohamed Sofiane. « Valorisation du patrimoine, tourisme et développement territorial en Algérie : cas des régions de Bejaia en Kabylie et Djanet dans le Tassili n'Ajjer », *Economies et finances*, Université Grenoble Alpes, France, 2013.

Nous allons maintenant discuter un autre travail de recherche qui est celui de la valorisation du secteur sauvegardé de Béjaïa à travers une mobilité douce¹². Ce travail de mémoire propose de valoriser le patrimoine culturel de la ville de Béjaïa, à travers la mobilité douce (déplacement sans véhicule motorisés au sein de la ville).

Cette thèse a permis l'élaboration de plusieurs critères pouvant régir ce projet, mais aussi nous aider dans le nôtre, à savoir les points forts et faibles du patrimoine de la ville, les conditions de mobilité au sein de de la ville et les infrastructures mises à dispositions par les collectivités locales. Mais ici aussi, le travail n'aborde pas l'aspect naturel du patrimoine de la ville, ne prenant ainsi en considération que la partie basse de la ville de Béjaïa (la Médina) laissant de côté le PNG qui est une partie imposante de cet environnement, et où l'application de ce projet aurai été très judicieux vu que nous sommes en plein nature et que le meilleur moyen de faire le tour du parc est la mobilité douce.

Prenons maintenant l'exemple d'un autre travail de recherche qui concerne le patrimoine naturel de la ville de Béjaïa, cette recherche a été réalisée par deux étudiantes de master en biologie de la conservation en 2016¹³. Il a pour but de rassembler les premières données sur la taille de la population et la distribution géographique de *Bupleurum plantagineum* au PNG, et ce pour l'évaluation de son statut de menace par la Liste Rouge de l'UICN (Union internationale pour la conservation de la nature). Ce travail de recherche s'axe d'avantage sur le statut de conservation d'une espèce florale, qui nous donne une information capitale sur l'emplacement de cette espèce en voie de disparition qui est présente à Yemma Gouraya, Yemma Yamna et M'Cid-el-Bâb dans le PNG. Une information capitale qui nous incite d'avantage à nous intéresser à la nature du PNG et à sa conservation certes, afin de mieux guider les touristes présents sur les lieux, mais nous restons toujours dans la même idée de départ, ce mémoire n'est axé que sur une partie de notre recherche.

Le patrimoine est une notion complexe, diversifiée et très ouverte et qui a été étudiée par plusieurs auteurs dans différents disciplines, prenons l'exemple la convention de l'UNESCO

¹² BOUDERBALA, Khaled, BOUDINA Amira Narimane, BRAHAMI Dyhia, « La valorisation du secteur sauvegardé de Bejaia à travers une mobilité douce », Mémoire de recherche Pour l'obtention du diplôme de master en Architecture, Université de Béjaïa, 2017

¹³ AKROUNE, Lilia, BOURKEB, Thiziri, « Distribution et taille de la population de Buplèvre à feuilles de plantain (*Bupleurum plantagineum* Desf.) dans la zone centrale et occidentale du Parc National du Gouraya (Kabylie des Babors, Algérie) », Mémoire de Fin de Cycle En vue de l'obtention du diplôme de Master En Biologie de la Conservation et Développement Durable, Université de Béjaïa, 2016

1972. Cette convention a été établie lors de la 16^{ème} réunion des membres de l'UNESCO le 16.11.1972 à Paris en France, et définit le patrimoine comme ceci ¹⁴ :

Article 1

Aux fins de la présente Convention sont considérés comme "patrimoine culturel" :

- les monuments: œuvres architecturales, de sculpture ou de peinture monumentales, éléments ou structures de caractère archéologique, inscriptions, grottes et groupes d'éléments, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science,
- les ensembles : groupes de constructions isolées ou réunies, qui, en raison de leur architecture, de leur unité, ou de leur intégration dans le paysage, ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science,
- les sites : œuvres de l'homme ou œuvres conjuguées de l'homme et de la nature, ainsi que les zones y compris les sites archéologiques qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue historique, esthétique, ethnologique ou anthropologique.

Article 2

Aux fins de la présente Convention sont considérés comme "patrimoine naturel" :

- les monuments naturels constitués par des formations physiques et biologiques ou par des groupes de telles formations qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue esthétique ou scientifique,
- les formations géologiques et physiographiques et les zones strictement délimitées constituant l'habitat d'espèces animale et végétale menacées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science ou de la conservation,
- les sites naturels ou les zones naturelles strictement délimitées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science, de la conservation ou de la beauté naturelle.

L'objectif de cette convention, et de s'assurer que les Etats partis puissent identifier, protéger, conserver, valoriser et transmettre le patrimoine déclaré aux générations à venir.

Puis vient la définition du patrimoine culturel immatériel (PCI), qui est défini par l'UNESCO dans la convention signée en 2003 comme ceci. *Le patrimoine culturel, aujourd'hui, ne se limite plus aux monuments et objets d'arts, « Il comprend également les traditions ou les expressions vivantes héritées de nos ancêtres et transmises à nos descendants, comme les traditions orales, les arts du spectacle, les pratiques sociales, rituels et événements festifs, les connaissances et pratiques concernant la nature et l'univers ou les connaissances et le savoir-faire nécessaires à l'artisanat traditionnel »*¹⁵. L'importance du PCI réside dans la transmission du savoir-faire et des connaissances, ayant une valeur sociale et économique, aux générations futures.

¹⁴ Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture, Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel, Paris, 16 novembre 1972

¹⁵ Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture, « Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel », 2003, www.unesco.org/culture/ich/, P03

La notion de patrimoine n'est plus assimilée au cadre strict du monument, un objet à préserver avec toute l'attention du monde, mais c'est également un élément économique capable de générer des profits et de la croissance. Comme l'ont écrit si bien Benhamou et Thesmar en 2014 « *Le patrimoine est un outil de la croissance et une résultante de la croissance ; il implique des coûts importants mais constitue un formidable levier pour le redressement d'une image et l'attractivité d'un lieu ou d'une région comme en témoignent, ou espèrent en témoigner, des exemples plus ou moins récents à Bilbao, Metz, Lens, Roubaix, notamment* »¹⁶

Le patrimoine revêt plusieurs valeurs parfois très facilement perceptibles, exemple de la valeur esthétique et la valeur historique puis vient la valeur d'usage et la valeur scientifique, qui fait du patrimoine un objet de mémoire et de savoir.

Selon Françoise Benhamou (2019), dans son ouvrage « Economie du patrimoine culturel », le patrimoine possède parfois aussi, une valeur marchande, où un bien patrimonial peut avoir un prix et peut être vendu, comme le cas du Mur de Berlin, malgré les doutes sur les origines, ces morceaux de béton ont vu leur prix augmenter à cause de leur valeur symbolique, Peter Unsiker (artiste) avait dit avoir regretté que les gens aient « *Commercialisé la notion de liberté*¹⁷ ». Et enfin, bien évidemment le patrimoine possède une valeur culturelle, une valeur éducative et enfin une valeur sociale.

Cette valeur marchande peut être assimilée à la mise en valeur de ce patrimoine à travers le tourisme, qui est l'un des meilleurs moyens de faire connaître et faire comprendre un patrimoine d'une population à une autre, de soutenir financièrement la gestion d'un site, mais un tourisme mal géré, peut au contraire, gravement détruire l'environnement et le paysage du lieu, et dégrader la qualité du séjour. Cette industrialisation du patrimoine et de même la culture est controversée, car nous parlons aujourd'hui de culture de masse, comme cité par Christian Barrère et Cyril Hédouin en 2014, la culture aujourd'hui ressemble à un bien industriel, on parle alors de culture de masse qui « *se transforme en industrie culturelle et sert à la domination des masses. L'industrialisation permet de produire et de vendre des produits culturels à coût réduit et de les mettre ainsi à la disposition de la plupart des consommateurs alors que leur usage avait été jusque-là limité à des groupes sociaux déterminés* »¹⁸

¹⁶ BENHAMOU, THESMAR In, LACOUR Claude et al, « Introduction. Culture, patrimoines, savoirs : Facteurs dynamiques de développement », éd : Armand Colin, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2014/5 décembre, p.90

¹⁷ Le monde, 22/10/2009

¹⁸ BARRERE, Christian, HEDOUIN, Cyril, « Du capital culturel aux patrimoines culturels », éd : Armand Colin | « *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* », 2014/5 décembre, p.803

Les aménités sont à la base de ce produit culturel. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en 1994, définit les aménités comme les attributs naturels ou façonnés par l'homme, strictement liés à un territoire et qui sont sources d'agrément, elles peuvent être :

- naturelles : rivières, littoral, montagnes...
- historiques : monuments, musées...
- modernes ou sociales : voisinages, restaurants, hôtels...

L'impact de ces aménités dépend de leur étendu et de leur distribution qui peuvent contribuer à la création d'un produit touristique (culturel, naturel) attractif. Plusieurs travaux ont été réalisés sur l'impact des aménités sur l'attractivité touristique.

- Knapp et Graves (1989), Marcouiller et Deller (2005) et Talander (2009), ces travaux ont consisté à réaliser des études économétriques sur le rôle des aménités dans un territoire, le résultat est unanime, les aménités représentent une variable importante dans le développement régional.

- Nicoleau et Mas (2006) et Rugg (1973) affirment que le choix d'une destination touristique (et donc l'achat des produits touristiques et culturels) se base sur les aménités valorisées, ainsi que l'indice des prix et la distance de la destination par rapport à l'origine des touristes (PNUE/PAM 2005).

Nous insistons ici sur les aménités car Jean-Christophe Dissart et Dominique Vollet, (2011), considèrent les aménités étant le paysage d'un site patrimonial, et ont développé toute une théorie économique concernant le paysage à partir des différentes conceptualisations des aménités. Les auteurs insistent sur ces quatre faits concernant le paysage, qui est :

- non productible : le paysage est spécifique à un territoire, ce qui le rend unique
- irréversible : si le paysage est détruit, il sera très difficile voire quasiment impossible à le restaurer
- corrélé fortement et positivement au revenu
- non substituable : on ne peut pas échanger un paysage par un autre.

Le paysage est devenu le noyau de tout produit touristique et culturel, et a été étudié par plusieurs auteurs dans différents domaines, prenons l'exemple de la France où plusieurs

courants ont vu le jour grâce à cette notion qui suscite le questionnement, Yves Luginbühl (2007), a énoncé dans son article « Pour un paysage du paysage » les courants les plus importants :

- la double rupture de 1968 : au tout début de son apparition, le paysage a été défini à partir d'œuvres artistiques et géographiques. Mais la peinture a subitement été remplacée par la photographie sans pour autant détrôner la géographie qui donna au paysage une place très importante dans les recherches menées, qui se focalisaient d'avantage sur les paysages ruraux jusqu'au début du XXème siècle. Et ce n'est qu'avec l'ouvrage de Sylvie Rimbert en 1973, que le paysage urbain prend tout son sens.

A la fin de la seconde guerre mondiale, la géographie s'est vue divisée en deux courants qui se sont affrontés, entre géographie physique qui a réduit les paysages à des formes sans interactions avec l'action de l'Homme et la géographie humaine qui quant à elle a complètement jeté ce concept aux oubliettes. Sauf pour deux auteurs du courant de pensée vidalien qui ont continué à essayer de comprendre la définition du paysage, et qui sont Philippe Pinchemel (1980) et Pierre Brunet (1992).

- Du Centre national d'étude et de recherche du paysage à l'École nationale supérieure du paysage

Ici le paysage, renaît de ses cendres, et devient un concept de base pour penser l'aménagement du territoire, et relation entre Homme et Nature. Bertrand en 1968 publie un article dans le champ de la recherche qui propose le paysage comme « *science diagonale pour penser les relations sociétés/ nature* »¹⁹, ce qui entrainera un engouement de la part des géographes. Puis dans le domaine de l'enseignement, le paysage entre dans le domaine du fonctionnel qui était l'aménagement du territoire, ce qui a conduit à la création de ministre de l'environnement, l'association Paysages, mais surtout en 1971, fut créé, le centre national d'étude et de recherche du paysage, mais qui cessa son activité en 1979.

- une diversité de pensée riche et interdisciplinaire

En Géographie : durant les années 70', beaucoup de géographes publient sur la question du paysage, se penchant ainsi sur la diversité des perceptions et des définitions, Roger Brunet (1974), Gilles Sauter(1979), Yves Lacoste (1977), l'agronome Jean-Pierre Deffontaines (1977).

¹⁹ LUGINBUHL, Yves, « Pour un paysage du paysage », *Économie rurale*, 297-298, 2007, p.07

Les écologues ; l'idée première du paysage ici, a pris comme origine la nature, une dimension purement biologique, elle est représentée dans les années 60 par la phytosociologie puis par l'écologie. Nous pouvons citer les auteurs suivants, Jean-Claude Lefeuvre, Jacques Baudry et Françoise Burel. Aujourd'hui encore, cette discipline garde ses concepts de base.

La géographie environnementaliste : ils se fondent sur la théorie de Georges Bertrand en 2013 qui met en relation la nature et la société (l'Homme), ce qu'il a appelé le système GTP (Géo système avec la biophysique de ces relations, Territoire représentant la dimension sociale et politique et Paysage qui est la dimension culturelle des représentations des acteurs et ces relations).

Les autres disciplines : Rafael Larrère a distingué 03 modèles de paysage :

- « *le paysage esthétique est le paysage tout court de Georges Bertrand, avec les représentations sociales et la part esthétique et sensible de la relation à la nature,*
- *le paysage informé est le paysage produit par la science, avec ses écoles de pensée, ses méthodes spécifiques,*
- *le paysage initié est alors le paysage des acteurs et de l'action publique ».*²⁰

Pierre Donadieu, insiste sur le fait que le paysage est un moyen de gérer les relations à la nature avec la patrimonialisation des formes du paysage et une sensibilité mature aux espaces de qualité.

Nous n'allons pas nous approfondir encore davantage sur ces concepts, vu que le prochain chapitre portera entièrement sur le concept de patrimoine, son rôle dans la réalisation d'un itinéraire touristique et aussi sur le concept du paysage.

²⁰ Idem, Yves Luginbühl, P11

Chapitre 02 : De la valorisation du patrimoine à la valorisation du territoire, le passage par le paysage

Tout peut être patrimoine aujourd'hui, comme l'avait écrit André Chastel « De la cathédrale à la petite cuillère », « *tout est potentiellement patrimoine parce que tout est chargé de sens, parce que tout a été construit, aménagé, ouvragé, repris, modernisé, refait selon des valeurs humaines qui sont susceptibles, aussi, d'être les nôtres. Le passé est mort, et ne subsiste que dans notre esprit. Seule notre mémoire le font vivre, attachées l'une et l'autre à des lieux, à des objets, à des œuvres qui restent sous nos yeux et qui les interrogent* »²¹.

Le patrimoine est propre à chaque pays, et à chaque communauté qui le reconnaît comme objet collectif, il a toujours été considéré que sous l'angle culturel, mais aujourd'hui les acteurs du développement territoriale, considèrent le patrimoine comme étant une ressource économique importante à mobiliser, et essayer de concurrencer d'autres secteurs d'investissement attirent d'avantage les collectivités comme l'industrie, l'agriculture, le secteur des services.

Le paysage qui peut composer ce patrimoine tant naturel que culturel, participe aussi à l'intérêt générale de la population que ce soit sur le plan culturel, social, environnemental et constitue lui aussi une ressource favorable à l'activité économique, car si le paysage (qui compose un patrimoine) est correctement aménagé, géré et protégé, il peut contribuer à la création d'emplois. Qu'il soit esthétique ou pas, le paysage fait partie de la vie quotidienne des gens, et est le résultat de l'interaction de l'Homme avec la nature et l'environnement qui l'entoure.

Tout développement a un prix, et la création d'un itinéraire culturel touristique est l'une des solutions qui mettront en valeur les paysages et le patrimoine d'une communauté. C'est un outil de développement touristique, qui peut être impliqué dans la protection des paysages et du patrimoine, en essayant de favoriser le bien-être des visiteurs qui soutiennent le maintien de certaines activités menacées de disparition comme l'artisanat, le terroir et donc en conséquence qui maintienne le bien-être des populations locales.

Tout au long de ce chapitre composé de trois sections différentes, nous allons définir ces trois concepts (patrimoine, paysage et itinéraire culturel/touristique) et essayer de faire un lien entre les trois, en introduisant certains concepts d'économie (bien public, gestion de projet,

²¹ POISSON, Olivier, avant-propos à LIMOUZIN, Jacques. ICHER, François, « Regards sur le patrimoine », Académie de Montpellier, p.12.

emplois, politiques publiques...etc.) qui seront la base d'une étude de développement territoriale.

Tudo pode ser património hoje em dia, como André Chastel escreveu "Da catedral à colher", "tudo é potencialmente património porque tudo está cheio de significado, porque tudo foi construído, adaptado, trabalhado, retrabalhado, modernizado, refeito de acordo com valores humanos que também são susceptíveis de ser nossos. O passado está morto, e permanece apenas nas nossas mentes. Só a nossa memória dá vida, ligada a lugares, objectos e obras que permanecem diante dos nossos olhos e que os questionam.

O património é específico a cada país, e a cada comunidade que o reconhece como um objecto colectivo, sempre se considerou que, de um ponto de vista cultural, mas hoje os actores do desenvolvimento territorial, consideram o património como um recurso económico importante a mobilizar, e tentam competir com outros sectores de investimento atraem cada vez mais comunidades como a indústria, a agricultura, o sector dos serviços.

A paisagem, que pode constituir o património natural e cultural, também participa no interesse geral da população, seja cultural, social ou ambiental, e é também um recurso para a actividade económica, porque se a paisagem (que constitui o património) for devidamente desenvolvida, gerida e protegida, pode contribuir para a criação de emprego. Quer seja estética ou não, a paisagem faz parte da vida diária das pessoas, e é o resultado da interacção do homem com a natureza e o ambiente circundante.

Todo o desenvolvimento tem um preço, e a criação de uma rota turística cultural é uma das soluções que irá valorizar as paisagens e o património de uma comunidade. É um instrumento de desenvolvimento turístico, que pode estar envolvido na protecção das paisagens e do património, tentando promover o bem-estar dos visitantes que apoiam a manutenção de certas actividades ameaçadas de extinção, tais como o artesanato, a terra e, portanto, manter o bem-estar das populações locais.

Ao longo deste capítulo, composto por três secções diferentes, iremos definir estes três conceitos (património, paisagem e rota cultural/turística) e tentar estabelecer uma ligação entre eles, introduzindo alguns conceitos económicos (bem público, gestão de projectos, emprego, políticas públicas...etc.) que constituirão a base de um estudo de desenvolvimento territorial.

Everything can be heritage today, as André Chastel wrote "From the cathedral to the teaspoon", "everything is potentially heritage because everything is full of meaning, because

everything has been built, fitted out, worked on, taken over, modernised, rebuilt according to human values that are also likely to be ours. The past is dead, and remains only in our minds. Only our memory brings it to life, attached to places, objects and works that remain before our eyes and that question them.

Heritage is specific to each country, and to each community that recognizes it as a collective object, it has always been considered that from a cultural point of view, but today the actors of territorial development, consider heritage as an important economic resource to be mobilized, and trying to compete with other investment sectors attract more and more communities such as industry, agriculture, the service sector.

The landscape, which can make up both natural and cultural heritage, also participates in the general interest of the population, be it cultural, social or environmental, and is also a resource for economic activity, because if the landscape (which makes up heritage) is properly developed, managed and protected, it can contribute to job creation. Whether it is aesthetic or not, landscape is part of people's daily lives, and is the result of man's interaction with nature and the surrounding environment.

All development has a price, and the creation of a cultural tourist route is one of the solutions that will enhance the landscapes and heritage of a community. It is a tool for tourist development, which can be involved in the protection of landscapes and heritage, trying to promote the well-being of visitors who support the maintenance of certain activities threatened with extinction, such as crafts, the land and therefore maintain the well-being of local populations.

Throughout this chapter, made up of three different sections, we will define these three concepts (heritage, landscape and cultural/tourist itinerary) and try to make a link between the three, introducing some economic concepts (public good, project management, employment, public policies...etc.) which will be the basis of a territorial development study.

I- Genèse du patrimoine, quel changement pour l'Humanité ?

Bien des travaux ont déjà raconté l'histoire de la genèse du patrimoine de l'antiquité jusqu'à nos jours, en histoire, en architecture, en géographie et pleines d'autres disciplines, elles se ressemblent toutes, la seule différence qui existe est l'apport que peut apporter tout un chacun selon sa discipline. C'est pour cela que nous n'allons faire qu'un survol rapide pour cette partie.

Pour Krzysztof Pomian (philosophe et historien), le patrimoine culturel européen vient des collections et trésors particuliers de l'Italie de la Renaissance. Pour Jean Pierre Babelon et André Chastel, le patrimoine et la patrimonialisation viennent du fait religieux et de faits monarchiques, ce terme n'était pas encore inventé au moyen âge, mais on parlait déjà de la préservation des objets de valeur (relique des saints, les collections des bibliothèques royales, les archives d'institutions royales et religieuses).²²

En France par exemple, ce n'est qu'au 18^{ème} siècle, qu'un inventaire du patrimoine fut réalisé et qui réunissait, les monuments historiques, les maisons particulières, des œuvres d'art comme la peinture, la sculpture, la gravure et les dessins. Deux phénomènes importants vont structurer l'histoire du patrimoine :

1- La continuité : cette histoire est décrite en générale comme étant continue, à périmètre élargi, ayant une définition englobante dès son origine.

2- La rupture : certains grands pas dans l'humanité sont, par contre pour certains, des ruptures dans la définition du patrimoine et de son évolution, comme l'architecture industrielle, la reconnaissance de l'environnement et aussi la culture immatérielle.

La complexité de définir le patrimoine revient au fait qu'il mute, change de sens et d'emplois. L'élargissement considérable de son périmètre de protection grandit (extension patrimoniale) à partir des années 80', ce qui rend sa définition encore plus difficile.

Depuis l'antiquité jusqu'aux années 1950, le terme patrimoine désignait toujours le legs laissé par les parents aux enfants, ou les biens et avoirs détenus par une famille ou un individu. Le premier à avoir utilisé l'expression du patrimoine, c'est Gustavo Giovannoni en 1930, dans son ouvrage *L'urbanisme face aux villes anciennes*. Et ce n'est qu'en 1950-1960 que les médias et le public commencent à utiliser le terme patrimoine dans le champ de la culture.

Aujourd'hui le patrimoine se décline en plusieurs significations, comme Jean Yves Andrieux l'a si bien énuméré :

« [...] le patrimoine recouvre à la fois le temporel (le palais de l'Elysée) et le spirituel (le Sacré Cœur de Montmartre), le réel (le monument aux morts) et l'immatériel (la cérémonie du 11 novembre). Le multiple (la langue) et l'unique (le sceptre de Charles V ou la chapelle-reliquaire de La Martyre), l'industriel (la fonte Art nouveau) et l'artistique (la maison de Victor

²² LE HEGARAT, Thibault, « Un historique de la notion de patrimoine », 2015. P. 1-12, ffhalshs-01232019

Horta à Bruxelles, 1898), le tout (la Grande Guerre) et la patrie (Verdun), le genre (le patrimoine naturel) et l'espèce (le paysage), le signe (la cathédrale de Reims, le Panthéon) et le sens (la monarchie, la république). On pourrait décliner longtemps les formes de sa variété»²³

Le patrimoine est devenu aujourd'hui un phénomène d'actualité quotidienne, qui ne concerne plus seulement les pays où ils s'imprègnent et la population locale qui le vit, aujourd'hui le patrimoine est devenu globale, mondialisé, et qui appartient à tous. L'histoire et le passé d'une population concerne aujourd'hui toute l'Humanité ayant plus ou moins vécu dans le même passé.

A. Le patrimoine mondial, une idée récente

La notion du patrimoine mondiale est récente, nos ancêtres n'auraient peut-être jamais cru que ce qui a façonné leur identité, symbolisé leur nation, et a constitué leur histoire serait devenu un jour des lieux ou des traditions ayant une valeur universelle. Contrairement à la nature, cette beauté, aucun être humain ne l'a créé, nous sommes alors dans l'obligation de respecter et partager l'écosystème, car ils ne se plient pas aux frontières.

Les biens patrimoniaux sont de plus en plus fragiles, de par leur ancienneté, leur rareté, et leur convoitise. En plus de leur vieillissement et les catastrophes naturelles qui les frappent, ils sont exposés aujourd'hui à des pollutions physiques et chimiques, à l'urbanisation et ses dégâts, aux spéculations immobilières et touristiques et au vandalisme, que ce soit des biens culturels ou naturels.

A.1. Pourquoi avoir créé la convention de 1972 de l'UNESCO ?

C'est à partir de deux événements (dégâts) que l'idée de protection ou devrions-nous dire l'obligation de protéger le patrimoine mondiale fut née par la signature de la convention du patrimoine mondiale de l'UNESCO en 1972 à Paris. Ces deux événements furent, les inondations de Venise (1966) et la submersion des temples Abou Simbel en Egypte à cause du barrage d'Assouan (1960).²⁴ L'apport de la convention, a été de fusionner entre la culture et la nature, deux concepts largement séparés au XIXème siècle, même s'ils ont des critères

²³ Idem, LE HEGARAT, Thibault, P08

²⁴ <https://fr.unesco.org/>

d'évaluation spécifiques à chacun. Afin de mieux comprendre en résumé cette convention, nous allons répondre aux questions suivantes :

Pourquoi l'avoir créé ? Car le patrimoine culturel et naturel des nations était en danger de destruction et d'altération.

Dans quel but ? Dans le but de sauvegarder des biens ayant une valeur exceptionnelle par la communauté internationale.

Protéger quoi exactement ? Le patrimoine culturel (les monuments, les ensembles, les sites) et le patrimoine naturels (les monuments naturels, les formations géologiques et physiologique, les sites et zones naturels strictement délimités)²⁵

Qui est responsable de la protection ? En premier lieu c'est le gouvernement du pays concerné, mais aussi tous les autres Etats parties ayant signés la convention de l'Unesco vu que ce patrimoine devient mondial.

Et les premiers Etats ayant pris parti de la convention, étaient loin d'être des puissances mondiales, bien au contraire c'étaient les pays en voies de développement (PED) qui avaient fait le premier pas « *Peu à peu, les pays en signent la Convention. Bizarrement alors, ce ne sont pas les alliés directs des États-Unis qui en seront les premiers adhérents, mais ceux que l'on aurait pensé plus éloignés. L'Égypte, le Soudan, l'Algérie, pays alors dits du « Tiers-Monde », mais aussi la Bulgarie, clairement rattachée au « bloc soviétique », font partie des premiers signataires. Il faut attendre 1975 pour recueillir la signature de la France, 1981 celle de la Grèce, 1984 celle de la Grande-Bretagne* »²⁶. Aujourd'hui la convention est ratifiées presque par tous les pays du monde (167 pays en 2019)²⁷

Pour être classé Patrimoine mondiale par l'UNESCO il faudrait au minimum, avoir une valeur universelle exceptionnelle, de l'intégrité, de l'authenticité et un certain degré de protection nationale des monuments présentés aux comités de sélection.

Sous les définitions de patrimoine « culturel » et « naturel », la Convention reconnaît quatre types de biens :

- les biens culturels, définis à l'article 1er de la Convention, remplissant un ou plusieurs des critères (i) à (vi) (critères détaillés ci-après dans le glossaire) ;

²⁵ Déjà défini dans le premier chapitre.

²⁶ LAZZAROTTI, Olivier, « Le patrimoine, une mémoire pas comme les autres », ed : Armand Colin, « L'Information géographique », 2017/2 Vol. 81, p.20

²⁷ www.UNESCO.org

- les biens naturels, définis à l'article 2 de la Convention, remplissant un ou plusieurs des critères (vii) à (x) ;
- les biens mixtes, répondant « à une partie ou à l'ensemble des définitions du patrimoine culturel et naturel figurant aux articles 1er et 2 de la Convention » (Orientations, paragraphe 46) ; ces biens doivent remplir un ou plusieurs des critères (i) à (vi) et un ou plusieurs des critères (vii) à (x) ; (voir Annexe n° 01)
- les paysages culturels, qui « représentent "les œuvres conjuguées de l'homme et de la nature" mentionnées à l'article 1er de la Convention » et « illustrent l'évolution de la société humaine et son établissement au cours du temps, sous l'influence des contraintes physiques et/ou des possibilités présentées par leur environnement naturel et des forces sociales, économiques et culturelles successives, externes aussi bien qu'internes » (Orientations, paragraphe 47).²⁸

A.2. La nature dans la composition du patrimoine

Aujourd'hui la nature n'est plus vue comme hostile et dangereuse, bien au contraire, elle est devenue une valeur en soi, une ressource pour le développement touristique. En 1913, le professeur Jan Gwalbert Pawlikowski, avait écrit dans son ouvrage *Culture et nature* : « Certains, émus par la beauté de la nature, ont voulu partager leurs impressions avec d'autres ; ils ont commencé à en faciliter l'accès en construisant des routes, des sentiers et des refuges. Un public docile a compris que la nature devait être belle, car l'esprit de l'époque l'exigeait. [...] L'homme moderne a besoin de confort ; les refuges ont donc été remplacés par des hôtels, avec le soutien enthousiaste des restaurateurs et des négociants en alcools. Le fait que l'amour de la nature contribue à la richesse nationale n'allait-il pas dans le sens d'un intérêt supérieur de la société ? On a donc équipé les sentiers de barrières et de panneaux indicateurs, transformé des chemins étroits en routes, et les ingénieurs ont accompli un miracle achevant le travail d'Erostrate ; ils ont violé les montagnes en amenant le chemin de fer jusqu'à leurs sommets »²⁹

Les menaces ont alors commencé à peser sur les sites naturels, des menaces liées aux changements climatiques, la fragmentation des habitats, le braconnage, la fréquentation humaine excessive, problèmes d'élimination des déchets. Dans chaque projet de gestion d'une aire protégée, la population doit être informée et en accord avec les décisions prises à l'égard de cette aire protégée, qui est généralement leur environnement et habitat. C'est pour cela que l'Union International pour la Conservation du Patrimoine (UICN) crée en 1948, lors de la conférence internationale tenue à Fontainebleau, en France, a essayé de catégoriser ces aires protégées, le tableau qui va suivre les détaille.

²⁸ Op-cit, Managing Natural World Heritage, P10

²⁹ Op-cit, LAZZAROTTI, Olivier, p.20

Tableau 1: Catégories d'aires protégées de l'UICN (2008)³⁰

Réf.	Nom	Description
Ia	Réserve naturelle intégrale	Aire visant à protéger la biodiversité et aussi, éventuellement, des caractéristiques géologiques/géomorphologiques, où les visites, l'utilisation et les impacts humains sont strictement contrôlés et limités pour garantir la protection des valeurs de conservation.
Ib	Zone de nature sauvage	Vaste aire intacte ou légèrement modifiée, ayant conservé son caractère et son influence naturels, sans habitations humaines permanentes ou significatives, protégée et gérée aux fins de préserver son état naturel.
II	Parc national	Vaste aire naturelle ou quasi naturelle visant à protéger des processus écologiques de grande échelle, ainsi que les espèces et les caractéristiques écosystémiques régionales, fournissant aussi une base pour des visites de nature spirituelle, scientifique, éducative et récréative, dans le respect de l'environnement et de la culture des communautés locales.
III	Monument ou élément naturel	Aire délimitée pour protéger un monument naturel spécifique, qui peut être un élément topographique, une montagne ou une caverne sous-marine, une caractéristique géologique telle qu'une grotte, ou même un élément vivant comme un bosquet boisé ancien.
IV	Aire de gestion des habitats ou des espèces	Aire visant à protéger des espèces ou des habitats particuliers et dont la gestion reflète cette priorité. Quoique ce ne soit pas une obligation, de nombreuses aires protégées de la catégorie IV ont besoin d'interventions régulières et actives pour répondre aux exigences d'espèces particulières ou pour maintenir des habitats.
V	terrestre ou marin protégé	Aire protégée à laquelle l'interaction des hommes et de la nature a conféré au fil du temps un caractère distinct, avec des valeurs écologiques, biologiques, culturelles et panoramiques considérables, et où la sauvegarde de l'intégrité de cette interaction est vitale pour protéger et maintenir ce paysage ainsi que la conservation de la nature et les autres valeurs qui lui sont associées.
VI	Aire protégée avec utilisation durable des ressources naturelles	Aire protégée préservant des écosystèmes et des habitats ainsi que les valeurs culturelles et les systèmes de gestion des ressources naturelles qui y sont associés. Les aires de cette catégorie sont généralement vastes et la plus grande partie de leur superficie présente des conditions naturelles ; une certaine proportion y est soumise à une gestion durable des ressources naturelles, et une utilisation modérée des ressources naturelles, non industrielle et compatible avec la conservation de la nature, y est considérée comme l'un des objectifs principaux.

³⁰ Op-cit, Managing Natural World Heritage, P15

Après le patrimoine défini par la convention de 1972, les spécialistes se sont rendu compte que le patrimoine, ne se limite plus aux monuments et aux objets d'arts. Il comprend aussi tout ce qui construit une population, leurs traditions, leurs langues, leurs identités. C'est ainsi que la convention de l'UNESCO de 2003, sur le patrimoine culturel immatériel (PCI) définit le nouveau patrimoine : « *Il comprend également les traditions ou les expressions vivantes héritées de nos ancêtres et transmises à nos descendants, comme les traditions orales, les arts du spectacle, les pratiques sociales, rituels et événements festifs, les connaissances et pratiques concernant la nature et l'univers ou les connaissances et le savoir-faire nécessaires à l'artisanat traditionnel* »³¹

Et c'est considéré comme étant patrimoine, car tout comme le patrimoine matériel, l'immatériel se transmet de génération en génération. Il est considéré comme étant culturel car il définit le sentiment identitaire d'une population, et immatériel car ça se transmet par imitation de pratiques sociales, et de savoir-faire.

B. Le patrimoine, une ressource économique pour un développement durable

Tout peut être patrimoine, mais il faut avant tout que ce bien soit reconnu comme ayant une valeur historique, que les collectivités concernées veulent le transmettre aux générations futures. De ce fait nous pouvons dire que le patrimoine possède une dimension collective. Même s'il n'est pas souvent un bien purement publique, il est tout de même un bien collectif (économiquement parlant) car c'est « *un bien dont l'existence et l'usage ont une implication forte sur le bien-être de la collectivité dans son ensemble* »³²

B.1. Les variables de développement d'un territoire par la valorisation du patrimoine

Tous les éléments qui composent un patrimoine, sont interdépendants, un bâtiment rénové peut embellir le paysage naturel dans lequel il se trouve, contrairement à une mine qui dévalorise le paysage dans lequel elle se trouve. Développer un territoire par le patrimoine n'est pas chose aisée car ça dépend des objectifs de développement de la société et des ressources disponibles. Afin d'étudier cet aspect de développement humain, il est important d'analyser les variables suivantes³³ :

³¹ Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture, Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel, 2003, www.unesco.org/culture/ich/

³² VERNIERES, Michel, « le patrimoine : une ressource pour le développement », Épargne sans frontière, « *Techniques Financières et Développement* », 2015/1 n° 118, p.07

³³ Idem, VERNIERES, Michel, P 10.

- L'évolution démographique : lorsqu'une région possède un patrimoine, elle est susceptible d'attirer de nouveaux résidents et de créer de nouvelles activités, ce qui contribue clairement à une évolution démographique.

- Le niveau d'éducation et de formation : introduire le patrimoine dans la formation, constitue un facteur positif d'enrichissement culturel et attractif.

- L'état de santé et la qualité de l'environnement : sont fortement liés à l'environnement dans lequel vit la population, dans le sens où si le patrimoine n'a pas d'impact négatif sur cet environnement, la population peut avoir un grand niveau de santé.

- Le niveau du revenu : le patrimoine attirant les touristes, peuvent accroître le revenu des populations locales et donc les ressources fiscales locales.

-L'accès à un logement décent, peut-être un élément essentiel du développement humain. Ce qui n'est pas souvent le cas aussi, car lorsque une région est patrimonialisée et attire beaucoup de touristes, les prix de l'immobilier ont tendance à gonfler au point où la population locale à faible revenu, ne peut plus se permettre d'y vivre.

- Le volume de l'emploi : on parle d'emplois directs, indirects et induits, bien évidemment le nombre d'emplois créés n'est pas le plus important, il faut aussi regarder leur qualité, et le niveau de chômage, car souvent dans beaucoup de régions ces emplois sont saisonniers, ce qui a tendance à augmenter le taux de chômage.

- Le degré de participation de la population aux décisions politiques, afin de gérer la patrimonialisation.

Ces variables sont souvent utilisés dans des pays développés, ayant un grand budget pour le développement de la culture et la conservation du patrimoine. Ce n'est pas toujours le cas de certains pays, car « *Dans un contexte de ressources financières d'autant plus limitées qu'il s'agit des pays les moins avancés (PMA), le choix d'investissements patrimoniaux s'effectue en concurrence avec d'autres investissements productifs essentiels, tels que l'amélioration des communications (routes, lignes de chemin de fer, aéroports...), la production d'électricité et l'irrigation dans le cas des barrages... Ces investissements eux-mêmes sont souvent susceptibles de mettre en péril des éléments du patrimoine. Certes, le recours à l'archéologie préventive, à l'élaboration de copies, à la création de musée peut être considéré comme*

permettant des compromis pour assurer, au moins partiellement, leur conservation. Mais de telles solutions sont également coûteuses »³⁴.

B.2. Faut-il tout conserver ?

Cette question revient à chaque fois qu'un projet de construction, de destruction de conservation ou de réhabilitation d'un site est en cours, mais comment peut-on y répondre ? Le critère historique, peut permettre de faire un choix dans ce que nous pouvons et nous devons conserver au titre de patrimoine.

Restaurer à l'identique ou pas ? Voilà la question qui se pose. La restauration d'un bien selon les faits historiques et à l'identique n'a pas mis tout le monde en accord, l'exemple le plus connu est celui d'Eugène Viollet le Duc, spécialiste de la restauration et de la construction médiévale (exemple du Château de Pierrefonds que j'ai visité en novembre 2018), ses restaurations rétablissent l'édifice au complet et parfois dans un état qui n'a peut-être jamais existé.

John Ruskin, vient en opposant à cette manière de faire, qui plaide le respect de l'histoire et des traces historiques, d'où toute l'authenticité d'un bien. Pour cet écrivain, tout monument doit disparaître, un jour ou l'autre, « *Ce qu'on appelle prétendument restauration n'est que la pire forme de la destruction [...]. Il est impossible, aussi impossible que de ressusciter les morts, de restaurer ce qui fut grand ou beau en architecture »³⁵.*

L'économie du patrimoine est toujours face à un choix, « *entre les options des conservateurs (entretenir, conserver, organiser un accès) et les projets des développeurs (moderniser, transformer, valoriser) »³⁶. Et c'est la charte de Venise en 1964 qui viendra départager ces avis divergents, elle prône le juste milieu entre John Ruskin et Eugène Viollet Le Duc, entre sauvegarder ce témoignage historique tout en laissant une petite pointe d'œuvre d'art. La charte interdit « *toute destruction et tout aménagement qui pourraient altérer les rapports de volumes et de couleurs, ainsi que tout déplacement de tout ou partie d'un monument à l'exception de cas particuliers »³⁷. De ce fait, les techniques modernes de construction et de conservation ne sont utilisées que si les techniques traditionnelles sont inadéquates et que les bâtiments sont menacés.**

³⁴ Idem, M VERNIERES, Michel, P16

³⁵ BENHAMOU, Françoise, « Économie du patrimoine culturel », Ed : La Découverte, France, 2012.

³⁶ Idem, BENHAMOU, Françoise, P16

³⁷ Idem, BENHAMOU, Françoise, P16

B.3. Les caractéristiques économiques du patrimoine

B.3.1. Les biens patrimoniaux

Les biens patrimoniaux, sont en économie, comme tous les autres biens de consommation ayant des caractéristiques de satisfaction, un coût de production et un prix pour la consommation. Avant tout ils sont considérés comme étant :

- **un bien unique** : ces biens n'ont pas de substituts, et nous sommes dans l'obligation de les conserver avant qu'ils ne soient en péril. Pourtant, le patrimoine a toujours été détruit (et l'est encore) motivé parfois par les caprices sociétales, qui sont la contemporanéité de la vie. Si le patrimoine est unique, il octroie à son détenteur un pouvoir de monopole, définissant ainsi les modalités d'accès (fixation des tarifs, limitation du nombre de visiteurs).

- **un bien public** : ce sont des biens consommables par plusieurs personnes simultanément sans barrière de prix, ni peur de trop en consommer au point d'altérer la possibilité de consommation des autres. Pourtant cette propriété est souvent difficile à bien définir, Victor Hugo avait écrit « *Il y a deux choses dans un édifice : son usage et sa beauté. Son usage appartient au propriétaire, sa beauté à tout le monde ; c'est donc dépasser son droit que de le détruire* »³⁸.

B.3.2. La consommation du patrimoine

La consommation patrimoniale est très saisonnière et illégalement répartie, et dépend des variables loisir et éducation, et du prix (mais d'une manière moindre). Les économistes distinguent plusieurs valeurs aux biens patrimoniaux :

- La valeur d'usage : c'est la valeur marchande d'un bien sur le marché (loyer, prix de vente, tarif d'entrée)
- La valeur de non-usage : qu'on appelle aussi valeur passive (on la retrouve généralement dans les biens environnementaux) on parlera alors de valeur d'existence qui est la satisfaction de savoir que quelque part un bien patrimonial existe sans pour autant le visiter.
- Puis vient la valeur d'option qui est d'avoir le choix de visiter les lieux patrimoniaux voulus,
- Et enfin la valeur d'héritage, qui en résumé, est la satisfaction que peuvent ressentir les aïeux en transmettant leur patrimoine à leur descendance, et cela n'a pas de prix

³⁸ Idem, BENHAMOU, Françoise, P21

La consommation d'un bien a tendance à être sujette au phénomène d'imitation qui permet de réduire le risque de déception et les coûts de la recherche de qualité. Mais aussi au phénomène de notoriété du bien qui a tendance à attirer beaucoup plus de visiteurs.

Certains biens ont un prix, une tarification, qui servent généralement, à gérer la congestion de certains établissements et essayer d'envoyer les visiteurs vers des lieux moins fréquentés, mais aussi optimiser les recettes qui servent généralement à combler le déficit budgétaire que peuvent encourir ces lieux, et nous pouvons voir une différence de tarification selon les critères sociaux du public. En résumé, la politique de tarification des sites patrimoniaux dépendent de l'encombrement, des quantités achetées, ainsi que des profils des visiteurs.

Pourtant, les visites culturelles des touristes sont faiblement sensibles aux prix, car d'après certaines études ³⁹ les touristes culturels, sont des personnes aisées et âgées par rapport à la moyenne de la population, et peuvent se permettre des déplacements de grandes distances pour faire du tourisme culturel. Car selon Bailey et al (1997) le prix d'entrée dans un lieu patrimonial ne représente que 17% du cout total d'une visite, les 83% restant, couvrent les frais de déplacement, de restauration et parfois d'hébergement. Et plus la distance est grande, plus ces dépenses augmentent. Ces variables marchandes sont pour certains négligeables, par rapport aux variables non marchande comme : l'information, les caractéristiques du lieu, la qualité de l'accueil, la signalétique, les conditions d'accès, l'affluence et l'accompagnement.

B.3.3. Les coûts de la conservation et des services patrimoniaux

« La restauration d'un bâtiment classé nécessite l'emploi de travail qualifié (connaissances approfondies des méthodes de construction anciennes, travail en grande partie artisanal) et l'emploi de matériaux rares et chers. Des techniques sophistiquées à forte intensité capitalistique peuvent toutefois être adoptées occasionnellement pour des bâtiments majeurs »⁴⁰

Réhabiliter un bâtiment n'est pas souvent rentable, certaines réhabilitations vers d'autres fonctions ne sont pas nécessairement à vocation commerciale. Les recettes dont bénéficient les biens patrimoniaux sont rarement suffisantes pour couvrir les besoins de fonctionnements, les responsables de ces biens font appels généralement au mécénat et aux subventions. *« Les recettes de billetterie ne pouvant couvrir les besoins de financement, produits dérivés, opérations d'animation et souvenirs sont des modes de valorisation des lieux les plus notoires,*

³⁹ Etude réalisée par Pulido Fernandez et Sanchez Rivero en 2010

⁴⁰ Op-cit, BENHAMOU, Françoise, P41

même si leurs revenus sont eux aussi le plus souvent décevants : ils sont en faible adéquation avec le pouvoir d'achat ou les besoins du public et mobilisent des ressources importantes en amont (production) et en aval du projet (nettoyage, réparations) »⁴¹

Le problème dans ces travaux de conservation, de restauration ou de réhabilitation du patrimoine, c'est qu'il est souvent menacé par le tourisme de masse dû au stationnement sauvage et à la dégradation de l'environnement. Chaque site (qu'il soit naturel ou culturel) procède un nombre optimal d'usager au-delà du quel son état peut gravement se détériorer. Quelle est la solution ? Certains auteurs et professionnels du patrimoine proposent de faire des visites virtuelles guidées, des reconstructions virtuelles des lieux sur des tablettes, et parfois des reconstructions à l'identique d'un bien que les gens pourront visiter comme si c'était la réalité.

La population est rarement consciente de l'utilité et du bien-être que peut procurer la consommation du patrimoine, et donc refuse de le financer à la hauteur de cette utilité, C'est à l'Etat que revient la tâche de compenser ce manque de financement et essayer de réduire les défaillances du marché afin d'éviter tout sous-entretien et sous-protection de ce patrimoine. Mais aussi à lui de garantir le respect des normes de restauration du patrimoine protégé, et de financer une part de sa conservation. Pour se faire, l'Etat intervient avec des subventions directes (locales, ou centrales), les subventions indirectes (incitations fiscales) et la régulation (inventaire, normes de conservation...etc.)

« Pour tout lieu protégé, le régulateur impose des normes de conservation. L'immeuble classé ne peut être détruit, déplacé ou modifié, même en partie, ni être l'objet d'un travail de restauration ou de réparation, sans l'accord préalable du ministère chargé de la Culture. Il ne peut être vendu, légué, donné, sans l'avis du ministre. Les travaux autorisés s'effectuent sous la surveillance de l'administration. Aucune construction neuve ne peut être adossée à un immeuble classé sans une autorisation spéciale du ministre chargé de la Culture. Toute modification effectuée dans le champ de visibilité d'un bâtiment classé (tout autre immeuble distant de celui-ci de moins de 500 mètres et visible de celui-ci ou en même temps que lui) doit obtenir l'accord de l'architecte des bâtiments de France »⁴²

Bien évidemment l'Etat à lui seul, ne peut pas prendre en charge tous le financement de la conservation du patrimoine, du coup il faut faire appel aux financeurs privés, publicité,

⁴¹ GREFFE, Xavier, La valorisation économique du patrimoine, éd : La Documentation Française, France, 2003

⁴² Op- cit, BENHAMOU, Françoise, P80

mécénat, souscriptions, financements participatifs (être mécène et devenir actionnaire dans le projet d'investissement).

Ces notions sont pour certains très compliquées, lorsque nous ne sommes pas d'une formation d'économistes, pourtant je me sens dans l'obligation de les utiliser, afin de pouvoir réaliser notre étude d'impact économique de notre itinéraire touristique. Mais c'est quoi exactement un itinéraire touristique, en quoi ça consiste, et quel est son lien avec le patrimoine ? C'est ce que nous allons tenter de comprendre dans la section qui va suivre.

II- L'itinéraire touristique, l'innovation pour valoriser le patrimoine

Le tourisme est aujourd'hui de plus en plus utilisé pour le développement interculturel des sociétés, en faisant de la médiation sociale entre les personnes habitants dans un lieu et ceux qui le visitent, créant ainsi un lien de sociabilité et une expérience entre ces personnes de cultures différentes. *«L'expérience du lieu doit permettre la transmission de l'histoire, mais aussi l'implication des sens et des émotions du visiteur, la contribution de sa propre mémoire. C'est alors que l'expérience touristique permettra aussi le rapprochement interculturel et intergénérationnel, le partage d'une mémoire commune, la création d'une communauté».*⁴³

Afin de pouvoir préserver les identités culturelles des peuples, qui réunissent le patrimoine matériel et immatériel, et afin de relayer leur passé, comprendre leur présent et envisager l'avenir, un outil de promotion est indéniable pour atteindre ces objectifs, nous parlons alors d'itinéraires.

A. Définition d'un itinéraire touristique

Afin de définir correctement un itinéraire nous allons prendre comme base, la charte des itinéraires culturels, réalisée par le Conseil international des monuments et des sites (ICOMOS) en 2008, qui s'est concentré sur l'itinéraire culturel. *« L'Itinéraire Culturel enrichit le message spirituel du passé de tous ceux qui le composent comme des pièces appartenant à un ensemble qui renforce leur sens. Il illustre également la conception contemporaine des valeurs du*

⁴³WEBER SANTOS, Nadia Maria, GRANSOTTO, Luciana, « Expérience touristique dans des circuits patrimoniaux : une approche interculturelle Brésil-Canada », https://www.academia.edu/21950109/Exp%C3%A9rience_touristique_dans_des_circuits_patrimoniaux_une_approche_interculturelle_Br%C3%A9sil-Canada, p.19.

patrimoine pour la société en tant que ressource d'un développement social et économique durable »⁴⁴

Ces itinéraires, relient dans un système uni différents types de biens culturels à des fins de compréhension de l'histoire d'un lieu et d'une population dans le but de conserver leur patrimoine.

Selon la charte de l'ICOMOS « Un itinéraire Culturel est une voie de communication terrestre, aquatique, mixte ou autre, déterminée matériellement, et possédant une dynamique et des fonctions historiques propres au service d'un but concret et déterminé ». L'itinéraire Culturel doit aussi réunir les conditions suivantes :

- a) apporter le témoignage de mouvements interactifs de personnes et d'échanges pluridimensionnels continus et réciproques des biens, des idées, des connaissances et des valeurs sur des périodes significatives entre peuples, pays, régions ou continents;
- b) avoir apporté une fécondation mutuelle, dans l'espace et dans le temps, des cultures impliquées, qui se manifeste tant dans son patrimoine tangible comme intangible.
- c) avoir intégré dans un système dynamique les liaisons historiques et les biens culturels associés à son existence »⁴⁵

Nous pouvons citer 3 types d'itinéraires culturels selon le conseil de l'Europe :

1- les itinéraires territoriaux : ces itinéraires relient les territoires qui partagent un thème bien particulier.

2- les itinéraires linéaires : « *sont définis par des infrastructures historiques, telles que les routes commerciales terrestres et maritimes* »

3- les itinéraires en réseau (archipel) : il contient ceci :

- « *des objets isolés, comme les sites qui composent les voies européennes de Mozart ;*
- *certains lieux dans une ville, comme pour l'itinéraire européen du patrimoine juif ou la route européenne des cimetières ;*
- *des villes entières, comme pour les sites et monuments hanséatiques ou les villes thermales historiques* »⁴⁶

⁴⁴ Charte des itinéraires culturels, Icomos, Québec, 2008, P02

⁴⁵ Idem, Charte Icomos, 2008, P04

⁴⁶ DENU, Penelope, BERT, Eleonora, « Chapitre I : Contexte », in Conseil de l'Europe, *Gestion des itinéraires culturels : de la théorie à la pratique*, Conseil de l'Europe, « Hors collection » 2015, p.21- 22

Un itinéraire, ne peut se faire et se conserver sans connaître les caractéristiques historiques, naturelles et culturelles du site patrimonial. Il ne suffit pas de protéger ce qui compose l'itinéraire, il faut réaliser des inventaires de ses éléments, leur intégrité et authenticité. Mais aussi d'intégrer et faire participer les habitants de la zone comprise dans celui-ci. Et bien évidemment, la visite touristique engendrée par la réalisation de cet itinéraire, devra respecter les politiques de protection de l'environnement, et essayer de bannir au maximum les effets négatifs du tourisme. Il faut savoir que ces itinéraires ont un impact non négligeable sur l'économie d'une région même les plus éloignées et les moins connues.

B- Les objectifs de création d'un itinéraire touristique

L'itinéraire avant que ce soit un outil de développement touristique et économique, c'est d'abord une documentation historique et une actualisation de la mémoire collective de la région mise en valeur. De ce fait, l'itinéraire doit avoir un thème, un début et une fin, un public cible et des objectifs, et aussi posséder une signalisation adéquate car elle permet d'acheminer le touriste à la destination choisie et de s'y repérer en toute sécurité. Parmi les principaux objectifs d'un itinéraire touristique⁴⁷ :

- activer et dynamiser l'économie touristique d'un territoire,
- accroître le nombre de touristes, tout en essayant d'organiser ces fréquentations,
- créer des retombées économiques tout au long de l'itinéraire en boostant la création d'emploi et la production locale,
- valoriser et protéger le patrimoine tant matériel et immatériel visité tout au long de l'itinéraire,
- essayer d'allonger la durée des séjours des touristes,
- maintenir les services existant et en créer de nouveaux,
- transmettre les valeurs et la culture de la population aux visiteurs et touristes,
- mettre en évidence et en valeur l'identité du lieu et de sa population,
- rapprocher les générations.

⁴⁷ BEAUDET, Gérard, « Les routes touristiques à thème : entre marketing territorial et valorisation identitaire », *Téoros* [Online], n° 22-2, 2003, URL : <http://journals.openedition.org/teoros/1747>

C- Elaboration d'un itinéraire (voir le résumé dans le tableau N°2)

Tableau 2: Actions à entreprendre pour la création d'un Itinéraires culture⁴⁸

Ressource patrimoniale /territoriale	Marqueur territorial	Créateur d'activité	Soutien aux réseaux de parties prenantes
Invention du patrimoine	Recherche, sites archéologiques	Identification des acteurs et projets liés au patrimoine, promotion	Identification des éléments du patrimoine jalonnant l'itinéraire culturel dans les territoires concernés
Identification certification du patrimoine	Inventaire, classification et dénomination du patrimoine	inscription des projets dans une initiative fédératrice liée à un projet cohérent pour les territoires associés aux Itinéraires culturels	Inventaires, études, travail réseau, échanges
Protection et restauration du patrimoine	Rénovation	Charte pour la conservation du patrimoine, renforcement des capacités des acteurs	Partage de connaissances, travaux de restauration et de rénovation
Médiation du patrimoine, interprétation	Signalisation, développement d'activités d'interprétation du patrimoine à l'intention des habitants et des élèves	Expositions et développement d'activités touristiques	Création d'itinéraires et de chemins locaux, expositions, etc.
Valorisation du patrimoine	Développement d'activités culturelles fondées sur le patrimoine	Création d'infrastructures d'accessibilité, création de produits culturels et touristiques	Mise en réseau de produits culturels, valorisation des produits locaux dans les différents territoires traversés par les itinéraires

⁴⁸ Op-cit, BERTI, Eleonora, et al, p.35 – 111

Afin de créer un itinéraire, le territoire sur lequel nous allons le réaliser, doit avoir un patrimoine sur lequel se baser, car il a un rôle important au sein du territoire. C'est un support pour les réseaux des acteurs locaux, un marqueur territorial et identitaire, et enfin il représente une ressource pour les projets de terrain. Puis il faut faire un diagnostic en faisant l'inventaire et l'accumulation des informations qui peuvent composer l'itinéraire, en essayant de l'arpenter soi-même, prendre des photos, réaliser des cartes et prendre note, puis dresser la liste des services qui composent l'itinéraire et évaluer leur qualité. Et enfin il faut élaborer un plan d'action dans lequel il faut :

- énumérer les objectifs visés, en essayant de cibler une clientèle et préserver l'itinéraire à long terme, ce qui va permettre le développement des outils de mise en valeur de cet itinéraire, comme une carte, un dépliant ou un guide, dessinant correctement celui-ci.
- choisir les acteurs concernés par le projet de la réalisation de l'itinéraire : la municipalité, la chambre de commerce, les prestataires de service... etc.
- durant le trajet et les étapes à suivre, il faut qu'il y ait une sécurité absolue ; des signalisations pour se situer,
- créer des animations tout au long de l'itinéraire, comme des expositions, des événements... etc.
- et enfin, il faut aussi penser à la promotion et la communication sur l'itinéraire, en développant des documents d'information, des guides, des cartes, les publications sur les réseaux sociaux... etc.

Un itinéraire, ce n'est pas seulement pour le loisir, il doit aussi créer une coopération en matière de recherche et développement social et scientifique, valoriser la mémoire, l'histoire et le patrimoine de la région, et aussi l'échange culturel et éducatif, développer un tourisme culturel durable qui est un vecteur de développement local, créer une visibilité commune avec un logo.

Tout au long de cette section, nous avons discuté l'itinéraire, son impact sur le territoire, sur la sauvegarde du patrimoine, sur le développement touristique d'un territoire, sur les découvertes que nous pouvons faire tout au long de celui-ci, mais nous longeons quoi en fin de compte, nous voyons quoi durant cette escapade à l'aide de cet itinéraire, il se base sur quoi exactement ? Eleonora Berti (2015) et al, ont répondu à toutes ces questions avec un seul concept, « Le paysage ».

Le paysage dans l'itinéraire : « *L'interdépendance entre les Itinéraires culturels et le paysage est fondamentale : durant le processus de recherche de l'identité culturelle et historique des Itinéraires culturels, il est essentiel de redécouvrir les éléments et le patrimoine disséminé sur tout le continent. Cette démarche est possible grâce à une lecture correcte du paysage et de ses symboles* »⁴⁹

Dans la section qui suivra nous allons détailler le concept de paysage, son apport au territoire, son utilisation dans la valorisation du patrimoine mais aussi dans le développement économique d'un territoire.

III- Quelles évolutions pour le concept du paysage ?

Anne Cauquelin (2000)⁵⁰ a écrit que la nature ne peut exister sans paysage, car c'est à travers lui que nous pouvons admirer celle-ci. Pour cet auteur, le paysage ne peut exister que s'il existe deux conditions importantes :

- Il faut qu'il y ait un cadrage dans lequel nous pouvons le voir,
- il faut qu'il y ait aussi un moyen de transport entre les éléments qui constituent la nature, passer de formes physiques à un contenu (de l'eau à l'océan, de l'arbre au forêt ...etc.) et ces moyens de transformation sont généralement véhiculés par les légendes, les fables, les contes, racontés par les populations locales.

- Histoire et définition du concept de paysage

Le paysage est perçu de manières différentes, car les gens viennent de cultures, de sociétés et traditions différentes mais aussi et surtout d'une histoire différente. Cette idée de paysage a vu le jour dans deux civilisations différentes, à savoir la Chine taoïste au 3^{ème} et 4^{ème} siècle de notre ère, plus tard en Europe occidentale à partir du 15^{ème} siècle. Au 16^{ème} siècle, le paysage était un mot que seules les peintres utilisaient, une réalité peinte sur une toile afin de redonner vie à la nature observée. « *Les termes créés à l'origine de la peinture de paysage pour exprimer ce concept dans les langues germaniques associent la racine « land » (pays) avec la racine «*

⁴⁹ Op-cit, BERTI, Eleonora , P40

⁵⁰ CHOUQUER, Gérard, « Anne Cauquelin, *L'invention du paysage*. Paris, PUF, 2000, p.180 *Études rurales* [En ligne], 163-164 | 2002, mis en ligne le 25 juin 2003, consulté le 12 février 2020. URL : <http://journals.openedition.org/etudesrurales/129>

schaft / shape / scape / schap » qui signifie «forme» (*landschap* en néerlandais, *landscape* en anglais, *Landschaft* en allemand) »⁵¹

Puis au 19^{ème} siècle, vient ce que nous appelons le paysage urbain, celui-ci n'était plus inerte comme le premier, bien au contraire, il se vit, se traverse, se visite, se filme, se photographie...etc.

Les individus réagissent de manières différentes à un même paysage, selon leurs cultures, leur état d'esprit mais aussi selon les sens touchés, car le paysage n'existe qu'à travers le regard que peut porter l'Homme sur lui, son appréciation et son vécu.

A.1. Définition du paysage selon les différents dictionnaires

- Le dictionnaire de langue :

Dans la langue française, c'est au 16^{ème} siècle, que le mot paysage voit le jour, comme étant une peinture, d'une nature rurale, une vie campagnarde. Un mot qui a puisé ses origines depuis le 7^{ème} siècle dans différentes appellations à commencer par *Landschaft* (Allemand), *landschap* (néerlandais), *landscape* (anglais), *paysage* (français), *paesaggio* (italien) et *paisaje* (espagnole). Plusieurs dictionnaires français se sont accordé sur les définitions suivantes pour le paysage : que le paysage est une sorte de tableau, un genre pictural représentatif de l'étendu d'un pays que le regard embrasse.

- Les dictionnaires de géographie

Brunet, Robert Ferras et Hervé Théry, dans *Les mots de la géographie*, un dictionnaire critique apparu en 1992. Ont essayé de définir le plus en détail possible le paysage, « Le paysage est donc une apparence et une représentation, un arrangement d'objets visibles perçue par un sujet à travers ses propres filtres, ses propres humeurs, ses propres fins. Les auteurs souscrivent l'affirmation selon laquelle la géographie est bien la science des paysages avant de dégager 4 sous-ensembles :

1- paysages et valeurs : pour eux, le paysage à une valeur d'usage, une valeur marchande, une valeur de conservation et une valeur d'intégration

2- paysages et signes : le paysage s'apprend, il signifie à celles et ceux qui savent le lire, l'écouter, l'observer, il existe par conséquent une sémiotique du paysage et aussi une herméneutique des paysages. Les auteurs notent que, le paysage comme ensemble d'indices en dit long sur la société qui l'a produit,

⁵¹ MITCHELL, Nora, et Al, « Paysages culturels du patrimoine mondial Guide pratique de conservation et de gestion », *cahier 26 du patrimoine mondial, UNESCO*, décembre 2011, P17

un paysage n'est pas neutre, il exprime un état technique, des conditions sociales, des enjeux environnementaux.

3- sens restreints en géographie, le paysage pour certains géographes est synonyme d'écologie voir d'écotopes

4- sens large, le mot paysage en art est honoré par de nombreux « ismes », romantisme, naturalisme, impressionnisme, cubisme, surréalisme, il pénètre également le vocabulaire des jardiniers et désigne plus généralement ce qui entoure les humains »⁵²

- Dictionnaire des sciences sociales et humaines

Philippe Leveau (2000), définit le paysage selon trois caractéristiques importantes, qui sont reliées entre elles, en premier lieu le pays définit géographiquement et culturellement, la nature dans le sens écosystème et enfin le regard de l'Homme.

A.2. Les définition du paysage selon les conventions de l'UNESCO et de l'Europe

Le paysage est un composant essentiel du patrimoine naturel et culturel d'une population ainsi que de sa qualité de vie, mais qui est en transformation continue à cause de l'être humain qui ne cesse de modifier ces paysages avec ses activités agricoles, minières, industrielles, urbaines...etc.

A.2.1. Définition du paysage selon la convention Européenne 2000

La convention européenne du paysage en 2000 a défini le paysage comme suit :

Chapitre I – Dispositions générales

Article 1 – Définitions

Aux fins de la présente Convention :

a- «Paysage» désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations.

Chaque partie prenante de cette convention s'engage à « intégrer le paysage dans les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme et dans les politiques culturelle, environnementale, agricole, sociale et économique, ainsi que dans les autres politiques pouvant avoir un effet direct ou indirect sur le paysage »⁵³

A.2.2. La convention du patrimoine mondial et les paysages

Beaucoup de biens classés par l'UNESCO avant 1992 auraient pu être classés comme paysages culturels si la convention de 1992 avaient été ratifiée comme la vallée du M'Zab en

⁵² PAQUOT, Thierry, « *Le Paysage* », éd : La Découverte, Paris, 2016, p.18

⁵³ STE 176 – « *Convention européenne du paysage* », 20.X.2000, P09

Algérie, le palais et le parc de Versailles en France, le parc national du grand Canyon aux USA...etc.

En 1992, à sa 16^{ème} session à Santa Fe aux USA, le comité international de l'UNESCO adopte les directives d'inclusion du paysage culturel dans la liste du patrimoine mondiale.

Ces paysages culturels ont changé au cours des âges, avec certaines influences, sociales, économiques, naturelles, environnementales et culturelles. Nous allons résumer ces catégories de paysages dans le tableau suivant :

Tableau 3: Les trois catégories de paysages culturels du patrimoine mondial⁵⁴

Catégorie de paysage culturel	Extrait des orientations devant guider la mise en œuvre de la convention du patrimoine mondial
I	Le plus facilement identifiable est le paysage clairement défini, conçu et créé intentionnellement par l'homme, ce qui comprend les paysages de jardins et de parcs aménagés pour des raisons esthétiques qui sont souvent (mais pas toujours) associés à des ensembles et des édifices religieux.
II	La deuxième catégorie est le paysage essentiellement évolutif. Il résulte d'une exigence à l'origine sociale, économique, administrative et/ou religieuse et a atteint sa forme actuelle par association et en réponse à son environnement naturel. Ces paysages reflètent ce processus évolutif dans leur forme et leur composition. Ils se subdivisent en deux sous-catégories : <ul style="list-style-type: none"> – un paysage relique (ou fossile) est un paysage ayant subi un processus évolutif qui s'est arrêté, soit brutalement soit sur une période, à un certain moment dans le passé. Ses caractéristiques essentielles restent cependant matériellement visibles. – un paysage vivant est celui qui conserve un rôle social actif dans la société contemporaine, étroitement associé au mode de vie traditionnel et dans lequel le processus évolutif se poursuit. En même temps, il montre des preuves manifestes de son évolution au fil du temps.
III	La dernière catégorie est le paysage culturel associatif. L'inscription de ce type de paysage sur la Liste du patrimoine mondial se justifie par la force d'association des phénomènes religieux, artistiques ou culturels de l'élément naturel plutôt que par des traces culturelles tangibles, qui peuvent être insignifiantes ou même inexistantes.

A.3- L'apport des disciplines au concept du paysage

- **La géographie** : La géographie a été la première discipline à avoir entrepris des études et des recherches sur le concept de paysage, le premier auteur ici cité est André Meynier, qui en 1958

⁵⁴ La convention du patrimoine mondial et les paysages, 1992, P20.

publie sur les paysages agraires sans pour autant décortiquer le paysage, mais il avait insisté sur le fait que cette étude ne pouvait se réaliser seule dans les détails, sans l'apport des autres disciplines, comme l'archéologie, la démographie, l'ethnographie... etc.

Notre regard sur le paysage est de plus en plus influencé par les médias, le regard que nous portons sur un paysage, change. Maurice Ronai (1976) avait écrit que chaque regard devait avoir un sens et une signification et estime que le paysage est l'esprit de la nation. Charles Beauquier, avait écrit que « *la beauté du paysage est une richesse nationale* »⁵⁵, une sorte d'élément d'identité nationale.

Gilles Sautter (1991) distingue quatre paysagismes (manières de vivre le paysage) :

- 1- l'ordinaire : c'est le paysage lié à notre espace vécu que nous voyons au quotidien et qui change très rarement.
- 2- l'utilitaire : c'est un paysage actif qui est à la fois un facteur et un résultat
- 3- l'hédoniste : plaisir esthétique
- 4- le symbolique : c'est le pouvoir, le travail, le loisir, le religieux.

- **L'anthropologie** : Le paysage dans l'étude d'une société, est très important, car il révèle la relation qui existe entre elle et le lieu du vécu, une sorte de lien de parenté entre nature et culture, sans pour autant donner plus de détails sur ce lien, ni imposer un nom bien spécifique, ni de limite. Nous parlerons alors par exemple **du paysage religieux** qui existe car il est ancré dans un espace, qu'on appelle lieux de culte, où les rites et les cultes ont longtemps été pratiqués et parfois perdurent dans le temps.

B- Paysage et loisir, quel lien ?

Il existe une très forte relation entre tourisme et paysages, et il est du devoir des gestionnaires du paysage et les professionnels du tourisme, de garder un paysage sain pour le bien-être de tous. Nous pouvons distinguer quatre manières d'utiliser le paysage à des fins touristiques :

- le paysage comme étant un décor esthétique ;
- le paysage étant la base pour créer un espace de divertissement ;
- le paysage comme réserve de biosphère ou zone biologique ;

⁵⁵Op-cit, PAQUOT, Thierry, P25

- le paysage en tant qu'espace à construire pour y habiter

Aujourd'hui les lieux visités par les touristes ne sont plus choisis pour leur valeur fonctionnelle, mais plus pour leur valeur expérientielle et symbolique. Le temps libre n'est plus à perdre il est de plus en plus utilisé pour vivre des expériences uniques, et rechercher des produits authentiques, « *la nostalgie, les racines, les autres cultures et l'identité suscitent de plus en plus d'intérêt, tout comme les activités spirituelles et intellectuelles* »⁵⁶

L'Europe a divisé en quatre les typologies régionales des paysages européens comme suit :

- les zones de tourisme de masse : les régions côtières et montagneuses, sont les paysages touristiques les plus attractifs et populaires. Des paysages réadaptés et transformés afin de satisfaire la demande touristique. L'extravagance et le plaisir sont devenus maître mot de ce tourisme de masse, qui a oublié les petites plages, les ports de pêche pittoresques. Cette activité de masse a beaucoup affecté le paysage, et a causé des dégâts irréversibles.

2- les côtes : le tourisme a détruit l'image de la cote, en ayant créé des hôtels, de grands complexes touristiques et autres infrastructures, ce qui a complètement modifié les paysages, et a causé la dégradation des écosystèmes et de l'environnement.

3- les villes et les régions urbanisées : les touristes aujourd'hui veulent tout avoir à portée de main et le plus proche possible, ils préfèrent être en ville car toutes les commodités de la vie quotidienne y sont, mais ils veulent aussi de la tranquillité, de la verdure et du calme, du coup tous les paysages culturels et naturels aux alentours de la ville sont aménagés afin de répondre à cette demande.

4- les paysages pittoresques : faune et flore, paysage culturel, beaux points de vue... etc.

Aujourd'hui le paysage est devenu une sorte de produit de consommation qui offre aux demandeurs la relaxation, de l'espace et du divertissement. Ce qui a donné à l'économie une base pour travailler sur le paysage.

C- Introduction à l'économie du paysage

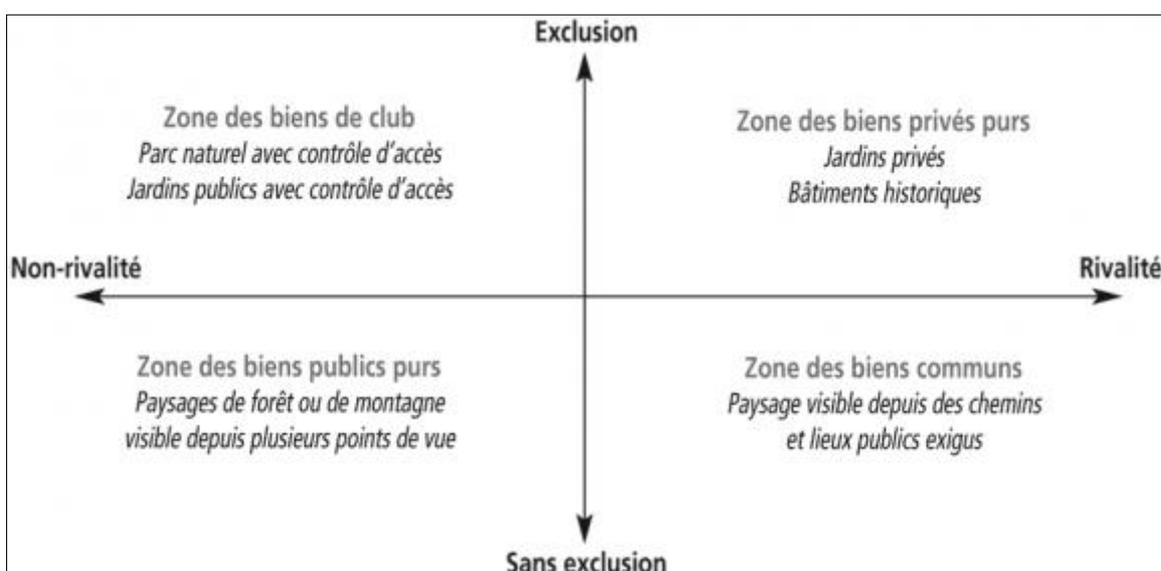
L'économie a commencé à s'intéresser au paysage à partir du moment où nous l'avons considéré comme une composante du bien-être social. C'est à partir de la convention

⁵⁶ HAZENONK, Niek, et al, « Chapitre 4 : Paysage et loisir », in Conseil de l'Europe, *Dimensions du paysage*, « Hors collection » 2017, p.128

européenne du paysage, Florence 2000, que les travaux sur le développement d'une économie du paysage à part entière prennent forme.

Le paysage est-il un bien économique ? Pour qu'il le soit, il faut qu'il satisfasse les besoins des consommateurs, et il faut qu'il soit rare. Le caractère unique et irremplaçable du paysage définit la rareté de celui-ci, qui par certaines actions et modifications, peut répondre aux besoins des consommateurs (agriculture, industrie). Et en plus d'être des biens économiques, ce sont des biens publics purs qui appartiennent au domaine public, ainsi le bien est indivisible, mais parfois le paysage peut être un bien privé et source d'activités économiques (droits d'entrées, droits d'images...etc.). Tout se joue sur les deux principes de rivalité et d'exclusion. Parfois nous pouvons avoir des biens mixtes (bien public et privé). La figure qui suit résume toutes ces définitions :

Figure 1: Typologie des paysages biens publics mixtes⁵⁷



C.1. La dimension économique du paysage

Le paysage relie les dimensions matérielles et immatérielles de la nature mais aussi les interactions sociales de l'Homme avec cette nature. L'économie s'intéresse de près au paysage, car il introduit des comportements et des décisions d'ordre économique. La première revendication économique revient à Colin Price (1978) avec son ouvrage *Landscape Economics*. L'économie du paysage se base sur les principes évoqués dans la convention européenne du

⁵⁷ LIFRAN, Robert, OUESLATI, Walid « Eléments d'économie du paysage », *Économie rurale* [En ligne], 297-298, janvier-avril 2007, mis en ligne le 01 mars 2009, consulté le 19 février 2020. URL : <http://journals.openedition.org/economierurale/2031> ; DOI : https://doi.org/10.4000/economierurale.2031_P05

paysage et tentant de comprendre la formation et transformation du paysage, ainsi que les interactions entre l'offre et la demande du paysage.

L'économie et le paysage ont des liens très étroits qui déterminent en partie la construction culturelle et sociale de la communauté. Ce lien devrait être étudié par une approche transdisciplinaire car il y'a une certaine différence notable dans l'étude de chaque concept séparément.

Dans le courant marginaliste (néoclassique), « *le paysage n'est pas considéré comme une ressource liée à un marché spécifique, ou bien, lorsqu'il est mentionné, il est associé à l'une des défaillances de marché. Toute une littérature s'est d'ailleurs développée à ce sujet, qui traite des conditions de l'intervention publique pour remédier à ces défaillances, et qui porte essentiellement sur l'objectif d'efficacité et, dans une moindre mesure, d'équité* »⁵⁸

Il existe une théorie anticapitaliste du paysage, qui critique la propriété privée, disant que dans cette approche nous voyons une montée de pouvoir, et de conflits où le comportement des hommes est déterminé par leur environnement. Pour ces anticapitalistes c'est cette approche de propriété privée qui engendre cette rareté qui définit en partie un bien économique. C'est pour cela que l'Etat devrait gérer ces moyens de productions ou une partie à l'aide d'impôts de lois. « *Le paysage n'est plus dessiné par la main invisible du marché, mais par la main visible des planificateurs urbains, des aménageurs, des architectes, du droit de l'environnement, de l'urbanisme rural, etc. L'État intervient pour éviter la dégradation et la destruction des paysages* »⁵⁹

C.2. Cadre de gestion des paysages culturels

C.2.1. La demande sociale du paysage

Deux grands groupes jouent un rôle important dans l'aménagement du paysage, en premier lieu nous avons les services de l'Etat (les collectivités locales et les organismes de gestion), qui essayent de compenser « *les impacts négatifs des politiques d'aménagement du territoire* »⁶⁰

⁵⁸JOAQUIM, Romano, « Chapitre 6 Paysage et économie : une approche de la Convention européenne du paysage », *Dimensions du paysage*, Conseil de l'Europe, « Hors collection », 2017, p.206

⁵⁹ FACCHINI, François, « Paysages et théorie du marché », in OUESLATI, Walid « *Analyses économiques du paysage*, éd : Quæ, « *Update Sciences & Technologies* », 2011, p.32

⁶⁰ LIFRAN, Robert, OUESLATI, Walid « *Éléments d'économie du paysage* », *Économie rurale* [En ligne], 297-298, janvier-avril 2007, mis en ligne le 01 mars 2009, consulté le 19 février 2020. URL : <http://journals.openedition.org/economierurale/2031> ; DOI : https://doi.org/10.4000/economierurale.2031_P03

Et en second lieu, nous avons les consommateurs du paysage (visiteurs ou habitants), qui essayent de compenser leur cadre de vie ou ce qu'ils leur manque. Le paysage est vécu et non pas visualisé, les consommateurs veulent un sens aux lieux dans lequel ils vivent.

La gestion du paysage a été définie par la convention européenne du paysage comme ceci : « *"Gestion des paysages" comprend les actions visant, dans une perspective de développement durable, à entretenir le paysage afin de guider et d'harmoniser les transformations induites par les évolutions sociales, économiques et environnementales* »⁶¹. Cette définition met en évidence quatre caractéristiques importantes :

- la dimension sociale : vu que le paysage a toujours été défini comme étant une interaction entre la nature et la société, le processus de gestion doit prendre en compte ce facteur qui compose le paysage qui est la société.
- la perspective durable : la gestion du paysage doit se baser sur le principe de développement durable dans le but d'harmoniser les relations entre les activités humaines et leur environnement.
- l'angle opérationnel : maîtrise d'ouvrage des projets de gestion, avoir des effets sur le paysage et sur les actions de la société.
- la dimension temporelle : le paysage change, et sa gestion doit impérativement suivre ces changements.

C.3.2. Réalisation d'une analyse du paysage avant le projet de gestion d'un paysage

Le paysage est influencé par plusieurs facteurs, à savoir, environnementaux, historiques, sociaux, culturels et économiques. Afin de réaliser une analyse complète d'un paysage culturel, il faudrait tout d'abord :

1- identifier les périodes historiques et les thèmes qui lui sont associés afin d'identifier les caractéristiques et les éléments qui le composent. « *Ce qui peut donner des indices sur les origines de la répartition spatiale du peuplement, la végétation, la structure et le type de systèmes de transport, la variété des matériaux et des techniques de construction, les milieux sociaux des colons, l'utilisation du paysage au fil du temps et d'autres renseignements sur les activités entreprises et ce qu'on voit dans le paysage contemporain* »⁶².

⁶¹ Idem, LIFRAN, Robert, OUESLATI, Walid, [P05](#)

⁶² Op-cit, MITCHELL, Nora et al, P45

2- Examiner le contexte spatial et les rapports entre les particularités et les caractéristiques du paysage

3- Avoir des documents descriptifs de l'état général du paysage (cartes, photos, archives) et des menaces qui pèsent dessus.

La valeur patrimoniale d'un paysage réside dans : la forme de ses reliefs, son organisation spatiale, ses ressources naturelles et son système écologique,

C.3.3. Les problèmes pouvant entraver le bon déroulement du projet de gestion

Les menaces qu'il faut gérer pour préserver un paysage sont :

- Les pressions que peut avoir le développement (empiètement, adaptation, agriculture, mines)
- les pressions sur l'environnement (pollution, changement climatique)
- se préparer aux catastrophes naturelles et aux risques en tout genre (séisme, crue, incendie, etc.)
- les pressions causées par les visiteurs et les touristes
- gérer correctement le nombre d'habitants sur le site, et dans la zone tampon

Pour y remédier, du moins minimiser les effets négatifs :

- il faut sensibiliser la communauté par l'éducation et l'engagement : avant de sensibiliser les touristes et les visiteurs, il faudrait commencer par la population du lieu par des moyens attractifs qui assureront l'attention des gens (dépliant, cartes, panneaux ...etc.). « *Les gestionnaires doivent aussi envisager de mener une enquête auprès des visiteurs avant qu'ils ne quittent les lieux pour savoir s'ils ont apprécié leur visite et évaluer surtout si leurs attitudes vis-à-vis du bien et ses valeurs patrimoniales sont positives* »⁶³.
- développer une manière durable d'utilisation des ressources

La communauté locale doit jouer un rôle important dans l'offre et la demande touristique locale, et doivent participer activement à l'élaboration des projets touristiques de leur site.

Dans ce chapitre, nous avons pu comprendre comment le patrimoine, et le paysages peuvent jouer un rôle important dans le développement économique d'un territoire, en se basant sur des activités touristiques diverses et variés, et en mettant en place un itinéraire culturel qui pourrait

⁶³ Idem, MITCHELL, Nora, P88

gérer cette activité touristique. Certaines régions, ont pu voir leur territoire se développer grâce aux activités touristiques, « *L'isolement, la rudesse du climat, l'inaccessibilité des terrains sont autant d'obstacles à la viabilité économique [...] dans de nombreuses régions. Ainsi, les loisirs et le tourisme peuvent apporter aux communautés en difficulté des solutions de remplacement pour subsister. La beauté pittoresque ou naturelle devient, même si elle l'a toujours été, un atout important pour le développement des loisirs et du tourisme. Une identité culturelle et des traditions fortes et vivantes peuvent également contribuer au potentiel touristique d'une région* »⁶⁴.

Qu'en est-il alors des parcs nationaux ? « Les parcs nationaux constituent un moyen pour les gouvernements de protéger de vastes écosystèmes et paysages. Le concept de développement d'un tourisme durable y est largement mis en avant, afin de soutenir ces destinations touristiques très prisées. En 1994, dans le cadre de son Plan d'action pour les aires protégées en Europe, la Commission des parcs nationaux et aires protégées de l'Union internationale pour la conservation de la nature a demandé aux gouvernements d'élaborer, pour chaque aire protégée, des plans de gestion et de zonage afin d'interdire certaines activités zone par zone. Dans son rapport intitulé « Les aimer jusqu'à la mort ? », la Fédération des réserves naturelles et des parcs nationaux d'Europe, tout en reconnaissant la nécessité de développer les zones protégées, a insisté sur le fait que le tourisme devait y être contrôlé et équilibré. À la suite de la publication de ce rapport, une Charte européenne pour un tourisme durable, devant être appliquée dans les réserves naturelles et les parcs naturels d'Europe, a été élaborée (Eckert et Cremer, 1997). En 2012, 89 parcs, dans neuf États européens, avaient signé cette charte et respectent depuis ses principes de gestion intégrée du tourisme, de protection des ressources naturelles, de soutien à l'économie locale et de coopération avec la population locale »⁶⁵.

Dans le chapitre suivant, nous allons présenter notre cas d'étude, un parc national qui se trouve dans une ville historique, son impact sur le développement de la ville et l'état de sauvegarde du patrimoine dont ils jouissent (la ville et le parc).

⁶⁴ HAZENONK, Niek, et al, « Chapitre 4 : Paysage et loisir », in Conseil de l'Europe, *Dimensions du paysage*, « Hors collection » 2017, p.133.

⁶⁵ Idem, HAZENONK, Niek, P153.

Chapitre 03 : Présentation des cas d'étude : le Parc National du Gouraya (PNG) et la médina de Béjaïa

C'est à partir du XVIII^{ème} siècle, que la sensibilité aux paysages de la nature commence à apparaître. Le romantisme avait amplifié les récits des expéditions scientifiques en montagnes, et par conséquent l'envie de la découverte. Au XIX^{ème} siècle, on voit apparaître en Angleterre des associations qui combinaient entre la protection des paysages naturels et des monuments historiques. Les artistes, les peintres et les écrivains ont joué un rôle important dans la diffusion de l'idée de découverte de protection des paysages naturels qu'on décrivait de sublimes et de pittoresques car certains étaient loin d'être appréciés comme : les montagnes, les déserts, les falaises et les ruines perdues dans des forêts.

« La mise en valeur des sites permet [...] de concilier l'intérêt général attaché à la conservation des paysages et l'intérêt privé des habitants, en leur offrant la possibilité de tirer parti de l'afflux touristique [...] Si la protection d'un édifice historique se fonde sur la commémoration d'un passé prestigieux, celle d'un monument naturel invite à découvrir le patrimoine national⁶⁶ » d'un pays. Mais il ne suffit pas de protéger un site, il faut aussi préserver et conserver les populations locales, leurs traditions, identités et activités culturelles. L'idée de créer le parc venait de l'objectif d'avoir une institution qui serait capable de protéger les sites naturels avec des réglementations qui gèreraient les activités et flux touristiques. La France avant d'implanter leurs parcs nationaux, avait d'abord commencé à les expérimenter au XX^{ème} siècle, dans leurs colonies. Parmi ces colonies où la métropole expérimente l'idée du parc national est bien l'Algérie, où le 17/02/1921, un arrêté a été édité comme ceci :

« Vu la nécessité d'assurer la protection des beautés naturelles de la colonie, de développer le tourisme et d'encourager la création de centres d'estivage [...]. Arrête : Art. 1er – Les forêts ou parties de forêts que leur composition botanique, leur beauté pittoresque ou leurs conditions climatiques désignent pour être des centres d'études scientifiques, de tourisme ou d'estivage pourront être constituées en parcs nationaux. Art. 2 – [...] Les parcs nationaux pourront englober des terrains communaux ou particuliers, mais ceux-ci ne seront soumis à aucune réserve ou restriction quelconque sans l'assentiment formel des propriétaires. [...]. Art. 3 – La constitution des parcs nationaux sera prononcée par arrêté du Gouverneur général pris en conseil de gouvernement. [...]. Art. 8 – Pour favoriser l'installation de centres d'estivage et

⁶⁶ SELMI, Adel, « L'émergence de l'idée de parc national en France. De la protection des paysages à l'expérimentation coloniale », in LARRERE, Raphaël *et al.* « Histoire des parcs nationaux », éd. Quæ | « Hors collection », 2009, p.48.

d'hôtels dans les parcs nationaux, des concessions de lots à bâtir pourront être accordées pour 99 ans sur le sol domanial dans l'intérieur des parcs nationaux»⁶⁷.

Dix plus tard, treize parcs nationaux ont été créés sur 27600 ha, dans les trois départements de l'Algérie : Alger, Oran et Constantine. Ces parcs étaient de tailles modestes car ils étaient densément peuplés par des agriculteurs où la vie ne dépendait que de leurs pratiques pastorales et agricoles et avaient un système de propriété privée très compliqué hérité de l'empire ottoman.

Le site choisi pour notre étude est le Parc National du Gouraya (PNG), qui est située à Béjaïa, au Nord-Est de l'Algérie, que nous allons détailler dans la première partie de ce chapitre. Le parc est situé dans une ville trois fois millénaire, elle revêt une importance historique et patrimoniale unique en Algérie mais aussi dans tout le nord-africain, nous allons de ce fait voir l'histoire de Béjaïa dans la deuxième partie de ce troisième chapitre. Et pour finir, nous allons réaliser une sorte d'inventaire du patrimoine bâti qui existe encore aujourd'hui sur notre site.

É a partir do século XVIII, que a sensibilidade às paisagens da natureza começa a aparecer. O romantismo tinha amplificado as histórias de expedições científicas nas montanhas, e consequentemente o desejo de descoberta. No século XIX, surgiram em Inglaterra associações que combinavam a protecção de paisagens naturais e monumentos históricos. Artistas, pintores e escritores desempenharam um papel importante na divulgação da ideia de descoberta e protecção de paisagens naturais que foram descritas como sublimes e pitorescas porque algumas estavam longe de ser apreciadas, tais como: montanhas, desertos, penhascos, sóis e ruínas perdidas nas florestas.

"O desenvolvimento dos sítios permite ... conciliar o interesse geral da conservação da paisagem com o interesse privado dos habitantes, oferecendo-lhes a possibilidade de tirar partido do afluxo de turistas ... Se a protecção de um edifício histórico se baseia na comemoração de um passado de prestígio, a protecção de um monumento natural convida à descoberta do património nacional" de um país. Mas não basta proteger um sítio, é também necessário preservar e conservar as populações locais, as suas tradições, identidades e actividades culturais. A ideia de criar o parque surgiu do objectivo de ter uma instituição que fosse capaz de proteger os sítios naturais com regulamentos que gerissem as actividades e fluxos turísticos. A França, antes de criar os seus parques nacionais, tinha começado a experimentá-los pela primeira vez no século XX, nas suas colónias. Entre estas colónias onde a metrópole

⁶⁷ Idem, SELMI, Adel, P53

experimentou a ideia do parque nacional está de facto a Argélia, onde em 17/02/1921, foi editado um decreto como este :

"Dada a necessidade de assegurar a protecção da beleza natural da colónia, desenvolver o turismo e encorajar a criação de estâncias de Verão [...]. Decreto: Art. 1 - As florestas ou partes de florestas que pela sua composição botânica, pela sua beleza pitoresca ou pelas suas condições climáticas são designadas como centros de estudos científicos, de turismo ou de verão, podem ser estabelecidas como parques nacionais. Art. 2 - [...] Os parques nacionais podem incluir terrenos comunais ou privados, mas estes não serão sujeitos a qualquer reserva ou restrição sem o consentimento formal dos proprietários. [...]. Art. 3 - A constituição dos parques nacionais será pronunciada por ordem do Governador Geral tomada no Conselho de Governo. [...]. Art. 8 - A fim de encorajar a instalação de estâncias de Verão e hotéis nos parques nacionais, podem ser concedidas concessões para a construção de lotes durante 99 anos em terrenos públicos dentro dos parques nacionais.

Dez anos mais tarde, foram criados treze parques nacionais em 27600 ha nos três departamentos da Argélia: Argel, Oran e Constantino. Estes parques eram modestos em tamanho porque eram densamente povoados por agricultores cujas vidas dependiam unicamente das suas práticas pastoris e agrícolas e tinham um sistema de propriedade privada muito complicado herdado do Império Otomano.

O local escolhido para o nosso estudo é o Parque Nacional de Gouraya (PNG), localizado em Béjaia, no nordeste da Argélia, que detalharemos na primeira parte deste capítulo. O parque está localizado numa cidade com três mil anos, e tem uma importância histórica e patrimonial única na Argélia, mas também em todo o Norte de África. Por conseguinte, vamos olhar para a história de Béjaia na segunda parte deste terceiro capítulo. E, finalmente, vamos fazer uma espécie de inventário do património construído que ainda hoje existe no nosso sítio.

It was from the 18th century onwards that a sensitivity to the landscapes of nature began to emerge. Romanticism had amplified the stories of scientific expeditions to the mountains, and consequently the desire for discovery. In the 19th century, associations appeared in England which combined the protection of natural landscapes and historical monuments. Artists, painters and writers played an important role in spreading the idea of discovery and protection of natural landscapes which were described as sublime and picturesque because some of them were far from being appreciated such as: mountains, deserts, cliffs and ruins lost in forests.

"The enhancement of sites allows [...] to reconcile the general interest in landscape conservation with the private interest of the inhabitants, by offering them the possibility of taking advantage of the influx of tourists [...]. If the protection of a historic building is based on the commemoration of a prestigious past, that of a natural monument invites to discover the national heritage of a country.

But it is not enough to protect a site, it is also necessary to preserve and conserve the local populations, their traditions, identities and cultural activities. The idea of creating the park came from the objective of having an institution that would be able to protect natural sites with regulations that would manage tourist activities and flows. France, before setting up their national parks, had first started experimenting with them in the 20th century, in their colonies. Among these colonies where the metropolis experimented with the idea of the national park is Algeria, where on 17/02/1921, a decree was issued as follows:

"Given the need to ensure the protection of the natural beauties of the colony, to develop tourism and encourage the creation of summer centres [...]. Decree : Art. 1 - Forests or parts of forests which, by their botanical composition, their picturesque beauty or their climatic conditions, are designated as centres for scientific studies, tourism or summering, may be constituted as national parks. Art. 2 - [...] National parks may include communal or private land, but these shall not be subject to any reservation or restriction whatsoever without the formal consent of the owners. [...]. Art. 3 - The constitution of national parks will be pronounced by order of the Governor General taken in the Government Council. [...]. Art. 8 - In order to encourage the installation of summer resorts and hotels in the national parks, building concessions may be granted for 99 years on public land within the national parks.

Ten years later, thirteen national parks were created on 27600 ha, in the three departments of Algeria: Algiers, Oran and Constantine. These parks were modest in size because they were densely populated by farmers whose lives depended solely on their pastoral and agricultural practices and had a very complicated private property system inherited from the Ottoman Empire. The site chosen for our study is the Gouraya National Park (PNG), which is located in Béjaïa in north-eastern Algeria, which we will detail in the first part of this chapter. The park is located in a town that is three thousand years old, and is of unique historical and heritage importance not only in Algeria but also in the whole of North Africa. We will therefore look at the history of Béjaïa in the second part of this third chapter. And finally, we are going to carry out a sort of inventory of the built heritage that still exists on our site today.

I. Le Parc National du Gouraya, un vrai trésor paysager

La réglementation en matière de conservation de la nature et de préservation de l'environnement en Algérie indépendante, a été effective à partir de l'année 1982. En application de la loi sur l'environnement, les Parcs nationaux sont réglementés conformément au décret n°83-458 du 23.07.1983 fixant le statut type de ces derniers. Mais les citoyens et les autorités locales n'étaient pas préparés à ces changements et ont poursuivi le développement local, les constructions mais aussi les destructions sur le territoire, sans prendre en considération l'existence d'un parc national.

A- Présentation du Parc National du Gouraya

Dans ce qui va suivre, nous allons présenter le PNG, qui est divisé en deux parties bien distinctes, la première c'est la partie terrestre, la seconde se réfère à la partie marine.

A.1. La partie terrestre du PNG

Le PNG dans sa forme initiale, a été créé au 20^{ème} siècle durant la colonisation française, plus exactement le 07.08.1924, avec une superficie réduite de 538Ha et qui se limitait seulement à la forêt domaniale de Gouraya. Après 1962 (L'indépendance de l'Algérie), le pays a connu un vide juridique en matière de protection de la nature jusqu'à ce qu'en 1983, la loi 83-03 du 05 février relative à la protection de l'environnement fut promulguée et plusieurs aires naturelles ont été ainsi protégées. C'est ainsi, que l'espace naturel du Gouraya d'une superficie de 2080 ha, fut officiellement classé comme parc national par décret n° 84.327 du 03 Novembre 1984 et régit par un statut défini par le décret n° 83-458 du 23 Juillet 1983, fixant le statut type des parcs nationaux modifié et complété par le décret exécutif n°98.216 du 24 juin 1998. Le Parc National du Gouraya n'est devenu fonctionnel qu'en 1992 après l'installation d'un directeur et d'un staff administratif⁶⁸. En 2001, le lac Mézaïa situé au centre-ville de Béjaïa, a été rattaché au PNG par décision du Wali n° 407/2001 et enfin en 2004, le conseil international de coordination du programme l'homme et la biosphère (MAB) de l'UNESCO a classé le parc national du Gouraya comme réserve de biosphère.

A.2. La partie marine du PNG

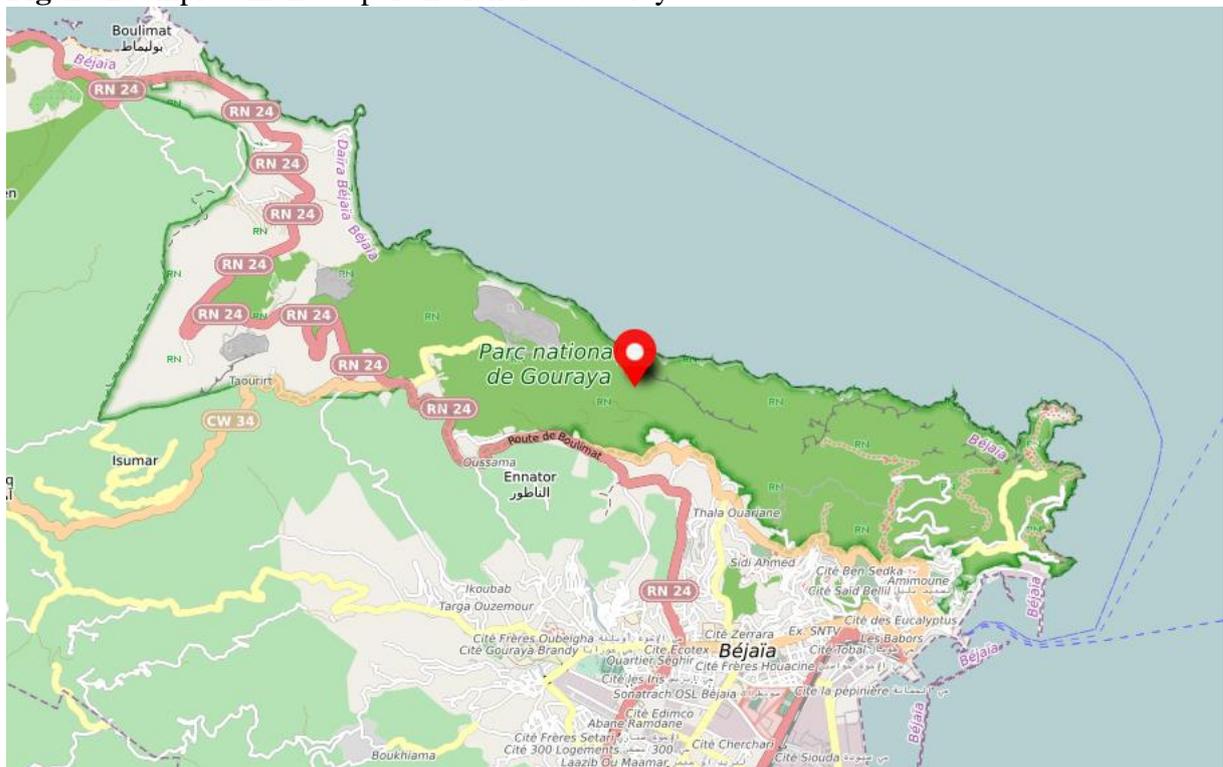
⁶⁸ Documents administratifs du PNG, reçu en février 2020.

L'aire marine du parc est située l'Ouest du golf de Béjaïa, sur une longueur de 11.5km, englobant ainsi une superficie de 7842 Ha. Elle se situe entre l'Est et l'Ouest du PNG. Elle se distingue par de hautes falaises rocheuses (Djbel Gouraya et Adrar Oufernou) qui possèdent une prolongation sous l'eau ayant de nombreuses grottes sous-marines. La façade maritime du Parc National de Gouraya est faiblement occupée, elle est caractérisée par une dispersion extrême des populations et l'existence de noyaux d'activités relevant d'activités agricoles et de l'exploitation des carrières d'agrégats (au nombre de trois). Une décharge est implantée sur le littoral du parc (décharge de Boulimat), elle reçoit des déchets domestiques et industriels. D'autres activités s'ajoutent à cette partie marine comme la pêche. Elle est de plus en plus polluée, ce qui provoque une diminution considérable de la biomasse.

A.3. Situation géographique du PNG

Le Parc National du Gouraya est situé sur la côte Est d'Algérie dans la wilaya (équivalent de département) de Béjaïa, et représente 10.2% de la surface totale de la ville. Il fait partie des chaînes littorales de l'Atlas tellien et donne directement sur la Méditerranée par des falaises d'arches marines, de grotte et de gouffres sur une longueur de 11,5km. Sans entrer dans les détails de délimitation en points réalisée par la direction du parc, le PNG est limité par deux parties distinctes qui sont la partie marine et la partie terrestre (déjà cité précédemment).

Figure 2: emplacement du parc national de Gouraya



Source : carte tirée d'Umap, <https://umap.openstreetmap.fr/>

La partie marine : La limite Nord est entièrement naturelle, et se compose de plusieurs falaises donnant directement sur la méditerranée. La limite Est, est un cordon de falaises de 1,5 Km de long donnant directement aussi sur la mer.

La partie terrestre : cette limite, commence au Sud, du Cap Bouak (x= 715,0 ; y= 387,0) vers le port pétrolier tout en évitant l'agglomération de Bejaia. La limite contourne le bois sacré (Nom d'une forêt) pour l'inclure dans le parc et remonte jusqu'au niveau du Marabout Sidi Abderrahmane. La limite se poursuit dans la direction Ouest- Nord-Ouest le long de la route qui rejoint la Nationale n°24 à la hauteur de Tala-Ou-Riane, reliant ainsi le village Taourit au village Issoumar.

A.4. Organisation territoriale du Parc National du Gouraya

Le territoire du parc est divisé administrativement en deux unités de gestion appelées « Secteurs » : le secteur oriental et le secteur occidental, afin de mieux pouvoir le gérer.

- **Le Secteur oriental** : il est situé à l'Est du parc, s'étend sur une superficie de 604 ha. Il est limité au Nord et à l'Est par la mer méditerranée, à l'Ouest par le secteur occidental (le talweg des 13 martyres faisant limite) et au Sud par la ville de Bejaia. L'accès à ce secteur se fait par la route des Oliviers (C.W.136) et la Route de Gouraya. Ce secteur est traversé par une piste (la poudrière) de 1800m qui débouche sur la route du Cap Carbon (CW 136). La zone intégrale du parc est entièrement ancrée dans ce secteur.

- **Secteur occidental** : Localisé dans la partie Ouest du parc, le secteur occidental couvre une superficie de 1476 ha. Il est limité au Nord par la mer, à l'Est par la forêt domaniale de Gouraya, à l'Ouest par le village Ighil Izza et une ligne de crête qui relie le village Issoumer à Ighzer Ouzberbour. Au Sud-est, il est limité par la route nationale n° 24 et au Sud-ouest par le chemin de wilaya n° 34 qui prend naissance à partir de l'embranchement du village Iaâzouguène. La plus grande partie de la zone périphérique est dans ce secteur. Le réseau routier est représenté par des tronçons de la route nationale n°24, le chemin de Wilaya n°34 et plusieurs pistes et sentiers. La décharge et les trois (03) carrières (dont nous allons parler plus loin) sont présentes dans ce secteur.

A.5. Organisation interne du Parc National du Gouraya

L'organisation interne des parcs nationaux en Algérie est régie par le décret n° 83-458 du 23 juillet 1983 qui fixe le statut-type des parcs nationaux et l'arrêté interministériel du 9.08.1987 qui porte sur l'organisation interne des Parcs Nationaux définissant ainsi les départements et les services composant la direction de chaque Parc National. Sous l'autorité du directeur assisté d'un Secrétaire Général, l'organisation interne des parcs nationaux comprend :

Un département de la préservation et de la promotion des ressources naturelles et des sites qui est divisé en deux services : celui de la préservation et de la promotion de la flore et de la faune et celui de la protection des sites. Un département de l'animation et de la vulgarisation divisé en service d'accueil, d'orientation et de vulgarisation et en service de l'animation scientifique, culturelle et sportive. Et enfin un secrétariat général composé d'un service du budget et des moyens et d'un service du personnel et de la réglementation.

Le parc est administré par un conseil d'orientation composé des représentants de différents ministères, d'un représentant du walis et le président de l'APC (Assemblée Populaire Communale). Il a pour objectif de délibérer sur l'organisation, le fonctionnement général et le règlement intérieur du parc national. Il donne aussi son avis sur les programmes de travail annuels et sur le bilan d'activités de l'année écoulée et le programme scientifique.

B- Zonage du PNG

Le mode de gestion des aires protégées, notamment les parcs nationaux, s'appuie sur un plan de zonage qui a pour objet de fournir un document légal fixant les orientations qui concernent la protection et le développement envisagé pour chacune des unités qui le composent. Le zonage est ainsi un outil d'aménagement dont l'objectif ultime est d'optimiser l'usage de l'espace et classer les unités territoriales selon leurs potentialités et leurs vulnérabilités.

B.1. Le zonage du PNG dans le cadre de la loi n°83-03 du 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement

Dans le cadre de la loi **n°83-03 du 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement**, le décret n° 63-458 du 23 juillet 1983 dans son quatrième article, prévoyait cinq (05) classes de zones différentes établies en fonction des caractéristiques naturelles et culturelles et de l'activité humaine sur le parc.

Classe 1 : Réserve intégrale : Cette première classe comprend des ressources uniques ou particulières. La plupart des lieux historiques, préhistoriques font partis de cette zone, en plus des sols hydro morphes, des marais salants, des estuaires et tous les habitats des espèces rares, endémiques et/ ou menacées du parc. Cette zone est à caractère scientifique et éducatif et elle est prioritaire en matière de protection et conservation.

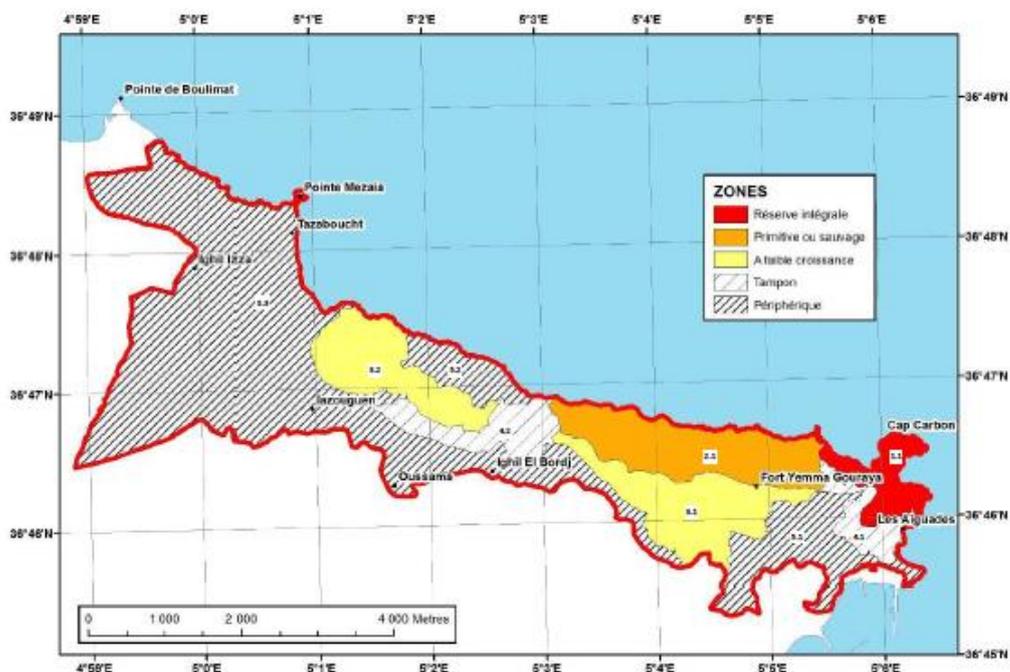
Classe 2 : Primitive ou sauvage : Cette zone est composée de ressources naturelles exceptionnelles peu ou pas touchées. Toute action humaine non réfléchie risque de déséquilibrer son milieu naturel que le temps a mis des millénaires à façonner.

Classe 3 : A faible croissance : Les zones de cette classe peuvent être transformées mais réglementées. Elles peuvent de ce fait, bénéficier d'un certain nombre d'équipements compatibles avec le site. Cette zone peut accueillir des touristes, en régulant leurs activités et leurs visites.

Classe 4 : Tampon : La zone tampon protège les deux zones précédentes. Dans cette zone, les actions de mise en valeur peuvent être entreprises telles que la reforestation, l'assainissement... etc.

Classe 5 : Périphérique : Cette zone est caractérisée par une forte croissance économique et sociale, en centrant certaines activités et aires adéquates au site, comme une aire de pique-nique, aire de jeux et divers équipements, et aussi certains travaux de mise en valeur telles que la reforestation, l'assainissement et enfin sur le plan de l'exploitation agricole. La zone peut être traversée par des routes et des sentiers, et on y retrouve souvent des villes, villages, chefs lieu de communes ... etc. La figure qui va suivre, va illustrer ces classes dans une carte du PNG

Figure 3: Zonage du PNG selon la loi n°83-03 du 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement



Source : carte réalisée par la direction du PNG, 2003

B.2. Zonage du PNG conformément à la loi du 11-02 du 17 février 2011

Durant la phase de diagnostic, la direction du PNG a énuméré cinq zones composant le parc. Quelques années plus tard, leur nombre a été revu à la baisse, en prenant en compte les écosystèmes faunistiques et floristiques qui n'ont pas été pris en considération la première fois. Mais aussi les caractéristiques du paysage, les sites historiques et pittoresques qui n'ont pas été mis en valeur lors de la réalisation du zonage, car ils ont pu voir qu'il y'a une grande incompatibilité entre ce qui existe réellement sur le terrain et sur ce qui a été réalisé sur papier.

L'administration du PNG a décidé de réduire ses zones à trois conformément à la loi du 11-02 du 17 février 2011 relative aux aires protégées dans le cadre du développement durable mais aussi en respectant les consignes dictées par le programme Man and Biosphère de l'UNESCO (MAB). De ce fait, le PNG aujourd'hui est composé de :

- **Une zone centrale** : où la protection de la diversité biologique et des écosystèmes doit se faire à long terme et aucune activité humaine n'est réalisable sur cette zone.

- **la zone tampon** : elle entoure généralement la zone centrale ou la juxtapose, elle est utilisée généralement à des fins scientifiques, tout en respectant au maximum les règles de préservation de l'écosystème de la zone.

- **la zone de transition** : entourent les zones tampon et peuvent abriter un certain nombre d'activités agricoles, d'établissements humains ou autres exploitations.

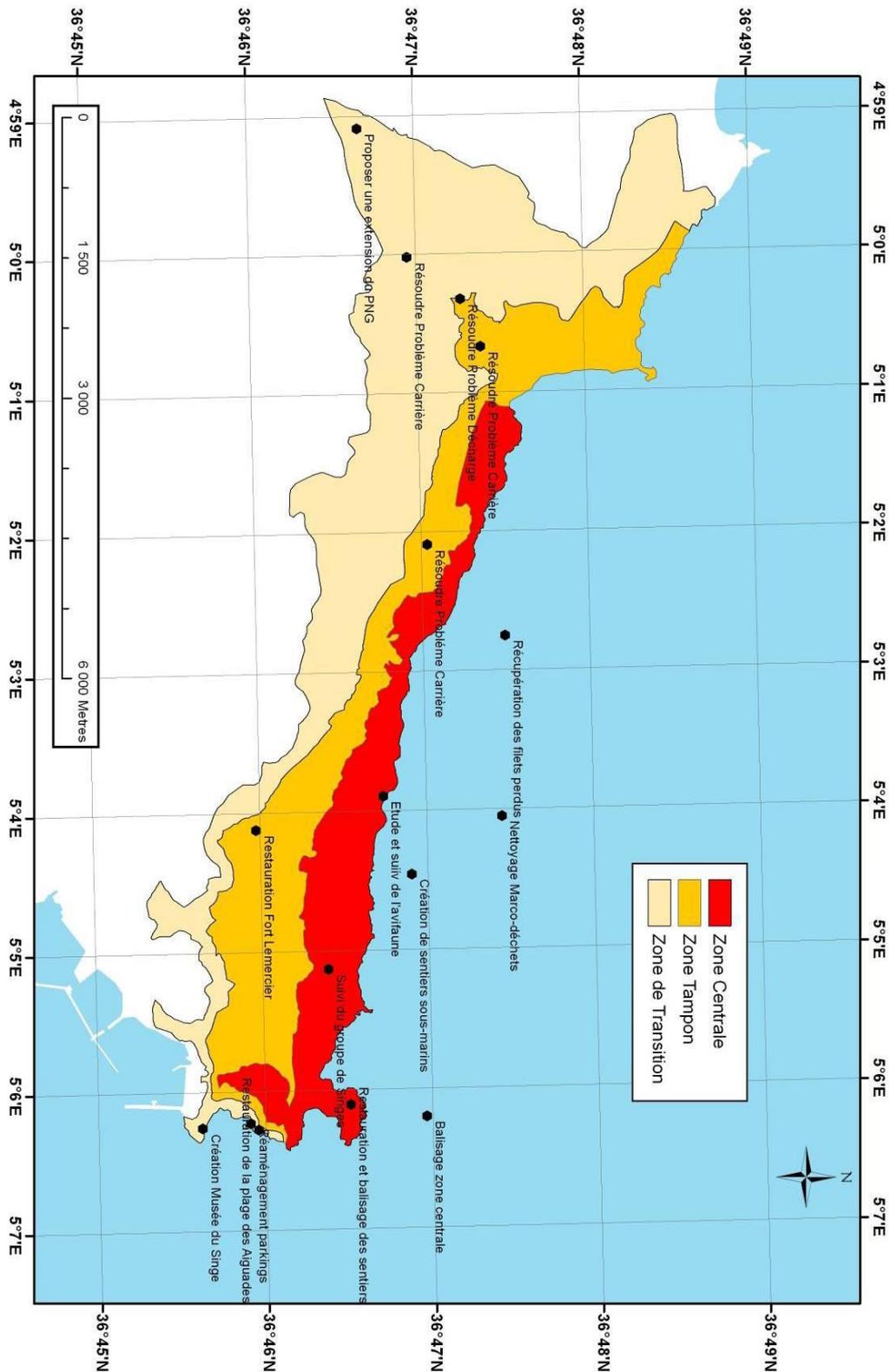
B.3. La Carte du nouveau zonage

Cette nouvelle carte du nouveau zonage (Figure n°04) montre que la zone centrale est localisée dans la partie Est du parc et se prolonge au Nord en incluant les falaises. Elle occupe 19.7 % de la surface totale du parc. L'ensemble des falaises sont incluses dans la zone centrale car elles représentent des valeurs paysagères et un critère d'unicité du Parc National du Gouraya.

La zone tampon est située à côté de la zone centrale et couvre 30% de la surface total du parc. Sa localisation lui permet de jouer un rôle important dans la protection de la zone centrale. La zone tampon englobe le Fort Gouraya et le plateau des Ruines mais aussi les carrières Adrar Oufernou (zone 22) et SNTR (zone 25).

La zone de transition, est la plus grande de toute, et englobe la moitié du parc, soit 50.3 % de sa totalité et s'étale sur toute la partie occidentale du parc.

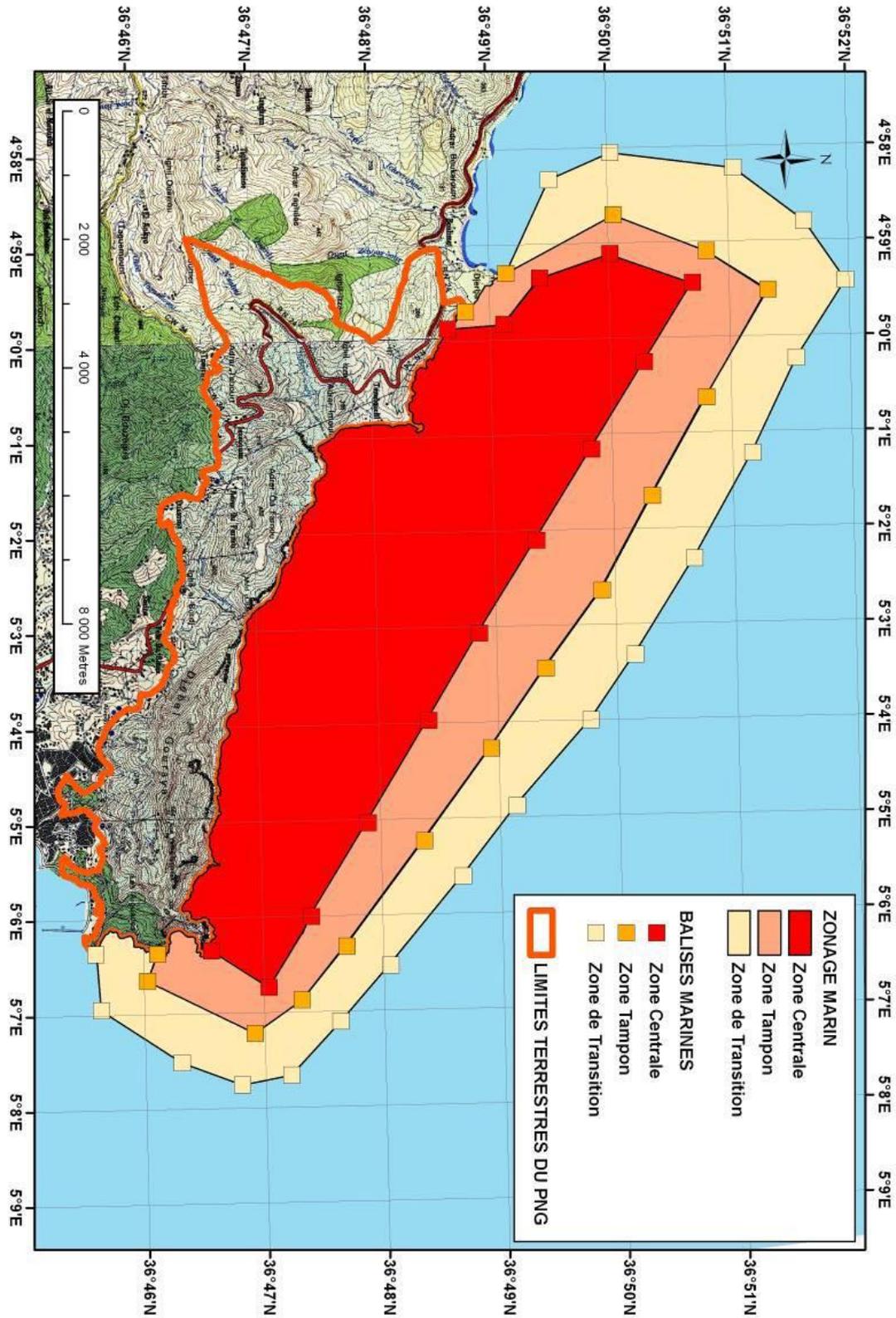
Figure 4: nouvelle carte de zonage du PNG, après 2011



Source : document de gestion de l'administration du PNG, P78

Tout comme l'aire terrestre du parc, la partie marine est aussi divisée en 03 zones différentes, comme peut l'illustrer la figure qui va suivre (Figure n° 05)

Figure 5: Zonage de l'aire marine du PNG



Source : Document de travail de la direction du PNG, 2011

C. Caractéristiques et état de l'espace naturel du PNG

C. 1 - Les habitats naturels

De par sa situation, sa morphologie et son caractère paysager, le PNG renferme une grande diversité d'habitats dans un espace assez restreint. Paysages multiples créés par l'union intime de la terre et de la mer, le Parc National du Gouraya présente une indéniable originalité géographique, et un écosystème purement méditerranéen. Sa biodiversité est constituée de plus de 2098 espèces florales et faunes. 67 espèces animales sont protégées comme ceci : 33 oiseaux, 20 invertébrés, 10 mammifères et 1 reptile, et 3 espèces végétales. La zone marine quant à elle est composée de 211 espèces de poissons, 173 espèces de zooplancton, 5 espèces de mammifères marins, 72 espèces phytobenthiques dont 8 espèces dites "remarquables". Il s'agit d'espèces classées selon le livre rouge de l'UICN, et plusieurs autres espèces.

C.2. Spéléologie

Le territoire du Parc National du Gouraya renferme quelques cavités d'origine marine et quelques rares circulations fossiles localisées aux environs du Fort Clauzel et du Cap-Carbon. Ainsi que des failles ou des diaclases élargies par l'érosion, souvent compartimentées par des effondrements et se terminant par des étroitures et des bouchons d'éboulis. Il y'a exactement dans le parc, 09 grottes, 5 failles, et 3 autres cavités spéléologiques.

C.3. Diversités patrimoniales

La région de Gouraya renferme des qualités paysagères et esthétiques exceptionnelles. En effet, le volume de Gouraya est si impressionnant, qu'il fait penser à une sorte de dragon accroupi et dont les sept (07) petits pics aigus forment la tête (Sabaâ Djbilates), la pointe de l'épine dorsale représente le sommet de la montagne où nous retrouvons, le fort Gouraya, symbole de l'histoire de la région.

C.3.1 - Patrimoine historique

Vestiges du passé, éléments fondamentaux du paysage actuel, plusieurs sites historiques se dressent au sein du parc Gouraya, révélant ainsi le passage de plusieurs civilisations qui remontent à la plus haute antiquité (que nous allons voir en détails dans la section concernant la médina de Béjaia) :

- Influence Carthaginoise vers le 5ème siècle,

- Civilisation Berbère, où Bejaïa constituait une des colonies fondées par AUGUSTE dans la Numidie de MASSINISSA,
- Civilisation Romaine, A cette période Bejaïa constituait un point de transit des troupes et des approvisionnements pour toutes les armées d'Afrique,
- Après les invasions vandales, arrivèrent les Hammadites, qui ont le plus marqué l'histoire de la ville au 11^{ème}/12^{ème} siècle,
- puis viennent les espagnoles au début de l'année 1510,
- Les espagnoles furent chassés par les turques en 1555
- Et en fin, l'occupation française qui commença en 1833.

Plusieurs édifices ont été construits (forts, murailles, châteaux...) durant toute cette période d'invasion. Mais aujourd'hui, la situation est décevante, et désolante, car ces vestiges sont laissés à l'abandon, sans réelle surveillance ou protection. Les vestiges sont dégradés par les intempéries ou par les visiteurs qui sont peu informés de leur importance. Parmi ces vestiges, on retrouve actuellement sur les flancs du djebel Gouraya :

- **Fort Gouraya - Fort Lemercier - Bastion du cap Bouak - La Muraille Hammadite – Plateau des ruines - Muraille de Sidi Touati - Marabout de Sidi Aïssa - Anse des aiguades - Anse de Tamelaht (les Salines) – le Bois sacré – le Bois des oliviers – le Tombeau de Sidi Yahia - Mausolée de Lalla Yamna.**

C.3.2- Patrimoine pittoresque

Nous allons citer les sites pittoresques les plus marquants du PNG

- **Crête du djebel Gouraya** : Traversée par un sentier en lacets, de pente douce, elle relie la table d'orientation située au pic des singes au mausolée de Lalla Yamna en passant par le fort Gouraya. De ce point, c'est toute la région que l'on domine, la ville, la baie en totalité. L'île des pisons nous apparaît, nette, en face du port punique. Les montagnes plongeant dans la mer. Cette vue panoramique où chaînes de montagnes, mer, ville, structures végétales et masses rocailleuses se succèdent, nous dévoile une complexité paysagère unique en son genre.
- **Pic des singes** : Situé à 430 m d'altitude. On y trouve la table d'orientation qui indique la géographie de la région sur un rayon de 100 Km. Du balcon du pic des singes, on peut admirer

un panorama saisissant sur les trois plus beaux sites naturels du parc, la pointe des salines, le grand phare du cap Carbon ainsi que la baie des Aiguades surplombée par le cap Bouak.

- **Cap Carbon** : L'accès au site débute par un petit tunnel qui donne une vue sur le grand phare du cap (le plus haut phare naturel su monde) dont la base est percée de part et d'autre d'une arche où pénètre la mer.

- **Baie des Aiguades** : Caractérisée par sa plage qui, est très proche du centre-ville mais qui malgré ça, garde un air très frais et non pollué.

- **Ile des Pisans** : Cet îlot fait face à un vieux port punique et à la belle plage de Boulimat. Cette île revêt un cachet historique : elle fut selon la légende un lieu d'ermitage d'un sultan Hammadite El Nacer.

D. Atteintes et Impacts sur le milieu naturel du PNG

Les activités humaines ont tendance à exercer une pression directe ou indirecte sur la nature et qui peut causer un appauvrissement biologique par la réduction de la biodiversité et surtout par la disparition et/ou la transformation des habitats naturels. Les constructions anarchiques, les infrastructures industrielles et touristiques contribuent à dévaloriser la valeur paysagère du PNG, nous allons citer ce qui impactent négativement l'écosystème du PNG.

D.1. Les pressions exercées par la population locale

Le PNG a été créé dans une zone peuplée, cette population est souvent en conflit avec les gestionnaires du parc (car 60% du parc sont des terres privées appartenant à la population), qui leur interdit l'utilisation des ressources du parc. La population locale est répartie sur 11 villages à l'intérieur ou en périphérie du PNG, plus exactement, les parties centrale et occidentale du parc. Elle exerce des actions qui peuvent être parfois utiles comme des activités agricoles, commerciales et administratives, mais parfois au contraire certaines activités sont très néfastes comme, les coupes de bois, le pacage, et les incendies.

D.2. Pression exercée par la population touristique

Le Parc National du Gouraya présente une indéniable originalité mélangeant plusieurs paysages naturels et culturels et qui le rendent très attractif. Toutefois, le problème qui se pose c'est que le flux touristique est incessant et surtout non contrôlé, ce qui contribue à la

dégradation du milieu et des sites historiques et culturels du parc. Cette pression touristique se fait ressentir beaucoup plus dans le secteur oriental à cause de sa composition paysagère (plages, caps, corniches...etc.).

D.3. Urbanisation

Dans le Parc National du Gouraya, le tissu urbain connaît un développement désordonné et s'effectue principalement au centre et au sud du parc ; les constructions traditionnelles se font de plus en plus rares, et sont remplacées par de grands bâtiments n'ayant aucune relation avec le paysage originale, ce qui l'altère et réduit sa diversité. Ces constructions anarchiques sont visibles sur les terrains privés, et sur les endroits ayant un intérêt touristique. Un phénomène incontrôlé causé en partie par la défaillance des textes législatifs.

D.4. Incendies

Les incendies constituent le facteur le plus redoutable qui provoque la perte des milieux naturels. Le PNG a toujours été parcouru par des feux intenses, plus ou moins répétés et qui ont causé la régression de la végétation. Ceci, se concrétise par la dominance du matorral bas qui occupe à lui seul le tiers de la surface totale du parc, une végétation qui favorise le déclenchement et la propagation rapide des feux. 90 ha/an en moyenne sont détruits chaque année au PNG. Les causes de ce fléau sont soit volontaires soit d'origine inconnue.

D.5. Décharge

« La décharge de Boulimat est située sur un terrain privé au Nord- Ouest du parc dans la zone périphérique et occupe une superficie de 4 ha. Les déchets sont de nature ménagère et industrielle. Cette décharge non contrôlée, est en contact direct avec le combustible végétal ce qui augmentent les risques d'incendie notamment en période estivale.

La présence de cette décharge dans le parc va à l'opposé de la mission de conservation assignée aux aires protégées. Elle constitue de ce fait, une source de pollution par l'infiltration dans les sols et dans les nappes phréatiques de composés chimiques et de métaux lourds qui constituent une menace pour les hommes ainsi que pour les ressources naturelles sous toutes leurs formes (micro-organismes, insectes, faune, flore) et dans tous les milieux qu'ils soient terrestres ou aquatiques. L'incinération quotidienne des déchets a pour conséquence une pollution de l'air atteignant des seuils intolérables pour la flore, la faune et les micro-organismes dont les habitats sont rapidement et irrémédiablement détériorés. Ces seuils sont

aussi intolérables pour les hommes victimes de maladies respiratoires et cardiovasculaires ». ⁶⁹

D.6. Exploitation des ressources minières

La zone périphérique du Parc National du Gouraya renferme trois carrières d'agrégats et une station d'enrobés. Leur exploitation (généralement non réglementaire) constitue un risque de dégradation de la zone protégée, causant ainsi des poussières et des rejets qui détruisent l'écosystème.

D.7. Contraintes juridiques

La nature juridique du PNG compromet généralement toute mesure de gestion de terrain. La majorité du territoire (2/3 du parc) relève de la propriété privée et communale et seulement une partie (1/3) appartient au régime domanial.

D.8. Les menaces et pressions sur l'aire marine protégée du PNG

La zone marine du PNG est exposée à diverses sources de menaces :

- La concentration des populations et des activités sur le littoral.
- La sur- fréquentation estivale touristique des sites côtiers et historiques
- L'empiètement sur les cordons dunaires (parkings et piétons).
- L'extraction du sable des plages pour usage industriel.
- La pollution marine.
- Le braconnage (chasse sous-marine en bouteille)
- L'infraction à la réglementation de la pêche (engins, périodes, profondeurs, techniques).
- L'utilisation non-conforme de l'espace par rapport à la loi littoral⁷⁰
- Le défrichement et érosion du sol.
- L'urbanisation anarchique qui se rapproche parfois beaucoup trop du littoral

⁶⁹ Tiré des documents de travail interne de la direction du PNG.

⁷⁰ Loi n° 02-02 du 5 février 2002, relative à la protection et à la valorisation du littoral

- La présence de décharges sauvages éparpillées dans les différents coins de la ville et villages du littoral (Exemple : la décharge de Boulimat (à l'intérieur du Parc National de Gouraya).
- existence d'une zone industrielle et d'une zone pré portuaire située sur le littoral, où certaines industries ne possèdent pas de stations d'épuration. Leurs rejets s'effectuent directement à la mer. Ajoutons à cela les zones industrielles qui déversent leurs rejets dans l'oued Soummam, qui sont acheminés par la suite directement vers la mer.

Le PNG, comme nous l'avons précisé plus haut, est situé dans une ville historique, qui est Béjaïa. C'est une ville côtière située à près de 230 km à l'Est d' Alger. Elle est surplombée par la montagne Yemma Gouraya qui s'élève à 672 mètres et sur une longueur de 2km. Cette ville a toujours été convoitée par différents conquérants à cause de son emplacement, car sa rade protégée offre un avantage défensif et commercial. A l'Ouest, la ville a connu une énorme extension urbaine, limitée au nord par le mont Gouraya, au sud par la mer et enfin à l'ouest par la rivière de la Soummam. Dans la prochaine section, nous allons présenter la ville de Béjaïa, et son histoire.

II- Béjaïa, la ville lumière

Il fut un temps où Béjaïa, était qualifiée de ville lumière, la ville du savoir et de la science. Béjaïa est une ville trois fois millénaire, mais sa date de fondation exacte reste inconnue. La ville aujourd'hui est construite sur des ruines archéologiques, et en proximité de plusieurs prestiges historiques qui datent de l'époque phénicienne. Dans ce qui va suivre, nous allons détailler l'histoire de cette ville (plus exactement l'ancienne ville, qui est la médina ou le noyau historique de celle-ci), et ce qui fait encore aujourd'hui d'elle une ville aussi prisée.

A. La situation géographique de la ville de Béjaïa

A.1.Emplacement géographique et climat

Béjaïa a toujours existé grâce à son site portuaire dominé par les massifs des Babors, et a joué (aujourd'hui encore) un rôle considérable dans la prospérité de la ville. Elle est située dans une baie en faucille et est adossée au mont du Gouraya. Béjaïa est située à 220 km à l'est de la capitale du pays (Alger), à 93 km à l'est de Tizi Ouzou, à 81,5 km au nord-est de Bordj Bou Arréridj, à 70 km au nord-ouest de Sétif et à 61 km à l'ouest de Jijel. Malgré sa proximité avec plusieurs autres wilayas du pays, et de communes, la ville connaît de faibles échanges avec

elles, dû à la faible existence d'infrastructures de transports (routes escarpées ou en mauvais états, peu de lignes de chemins de fer...etc.)

Figure 6: Situation géographique de la ville de Béjaïa



Source : <http://ighilali.free.fr/geographie-bejaia.html>, consulté le 08.04.2019

La ville fait partie du bassin versant de l'oued Soummam. Elle bénéficie d'un climat dit méditerranéen doux et humide, et les températures varient de 11,1 °C en hiver à 24,5 °C en été.

Le fleuve Soummam répond aux besoins agricoles de la ville, mais aussi bénéficie d'une pluviométrie favorable comparée au reste du pays. La pluviométrie de la région va de 800 mm à 1 200 mm, mais avec l'urbanisation et l'augmentation de la démographie de la ville, certaines sources s'épuisent. Elle tire aussi ses ressources hydrauliques des montagnes de l'arrière-pays et de leurs diverses sources, comme celle de Toudja, par exemple, qui fut dans l'Antiquité, reliée par un aqueduc à la ville antique (*Saldae*) construit par les romains, et dont les traces existent encore aujourd'hui.

A.2. Les réseaux de communication

La ville de Béjaïa est reliée à plusieurs wilayas de l'Algérie ainsi que plusieurs communes par un réseau routier assez important, utilisé par les voyageurs par exemple à partir de la Gare

routière de la ville. Certaines routes nationales, sont dotées de paysages uniques dans leur genre (littoral sur plusieurs kilomètres de routes, des vallées, des montagnes, des forêts et des gorges).

Elle possède aussi une gare ferroviaire, installée à l'ancienne ville. Elle a été créée en 1889 sous l'administration coloniale française. Cette gare est le terminus d'un autorail qui relie Beni Mansour, Tazmalt, Allaghan, Akbou, Lazib Ben cherif, Ighzer Amokrane, Takriets, Sidi Aich, Ilmaten et El Kseur.

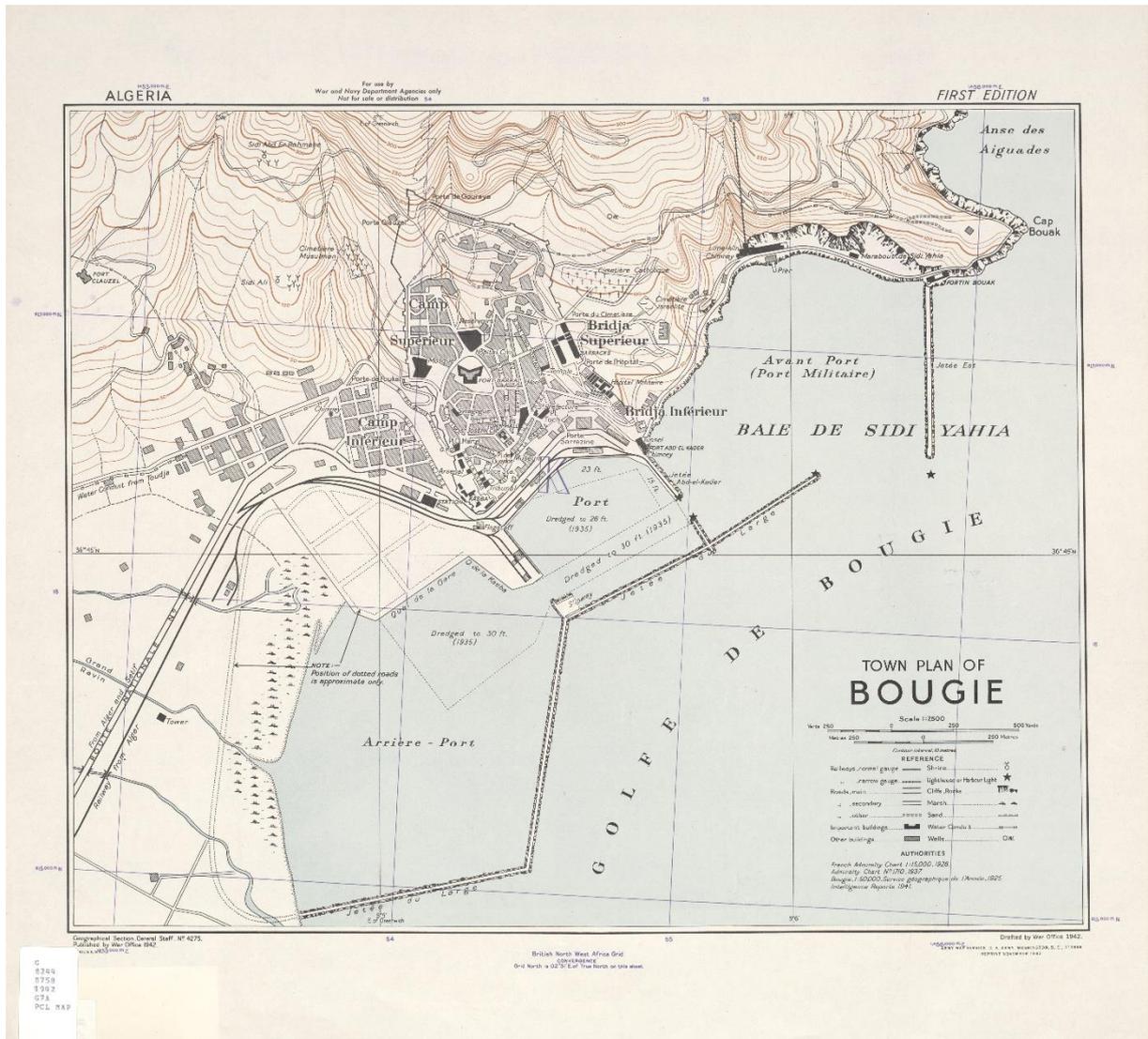
La ville dispose aussi d'un aéroport international, à 5 km au sud de la ville. « L'aéroport de Béjaïa - Soummam - Abane Ramdane », dessert plusieurs destinations nationales et internationales.

Et pour finir, le port de la ville. Bougie (Béjaïa) a été durant des siècles une destination privilégiée pour de puissants marchands, elle présentait des sites de mouillage naturels. Les phéniciens avaient installés un comptoir commercial à proximité du port actuel. Puis les romains leur succédèrent avec Saldae, ville romaine construite en 26-27 AP. J.-C., qui servit de port d'embarquement vers Rome, du blé venant des hauts plateaux.

L'activité du port reprend au début du millénaire avec l'avenue des Hammadides, qui s'ouvre au monde européen, plusieurs activités commerciales se sont développées avec les ports de Gènes, Marseille et Majorque. Durant l'occupation Turque, les activités portuaires ont été déplacées vers Alger, et le Port de Bejaïa n'a servi qu'au mouillage de la flotte et à certains échanges commerciaux avec le port de Marseille. Ce n'est que durant la colonisation française que les ouvrages portuaires furent bâtis, avec les ouvrages de protection en 1834, ceux d'accostage durant le années 70' du 19ème siècle, et le port marchand fut achevé en 1911. En 1922, on traça physiquement les configurations de l'avant-port et l'arrière-port. C'est entre 1958 et 1960 que furent construites les installations nécessaires à la réception des pétroliers dans l'avant-port. Les premiers travaux de conduite du pétrole de Hassi –Messaoud au port de Bejaïa ont été construites en août 1958, cette conduite de 650 km a été achevée le 25 août 1959.

Après l'indépendance les pouvoirs publics ont investi dans les politiques de développement des ports algériens, et c'est ainsi qu'un nouveau quai de 750m a été construit. Aujourd'hui il existe un port pétrolier, de pêche, de plaisance et tout autour, nous avons le complexe industriel CEVITAL, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa (EPB) et Sonatrach (entreprise pétrolière et gazière algérienne)

Figure 7: Plan de Bougie, carte publiée par le war office, University of Texas Libraries, Algeria city plans, U.S.ARMY Map service, 1942 -1943



Source : http://legacy.lib.utexas.edu/maps/ams/algeria_city_plans/txu-oclc-6543097.jpg, consulté le 08.05.2020

A.3. La composition naturelle de la ville de Béjaïa

La ville de Béjaïa est partie intégrante de ce que nous appelons la Corniche kabyle, qui s'étend jusqu'à la wilaya de Jijel, un site écologique remarquable et des paysages uniques. Au Nord de Béjaïa, le parc national de Gouraya domine la ville

Les euphorbes, une espèce très menacée en Méditerranée, est très présente sur le PNG, ainsi que la formations de garrigue où se côtoient le chêne kermès et l'olivier sauvage, certains spécimens de pin d'Alep, de genévrier, d'absinthe et de très grandes surface de chêne-liège.

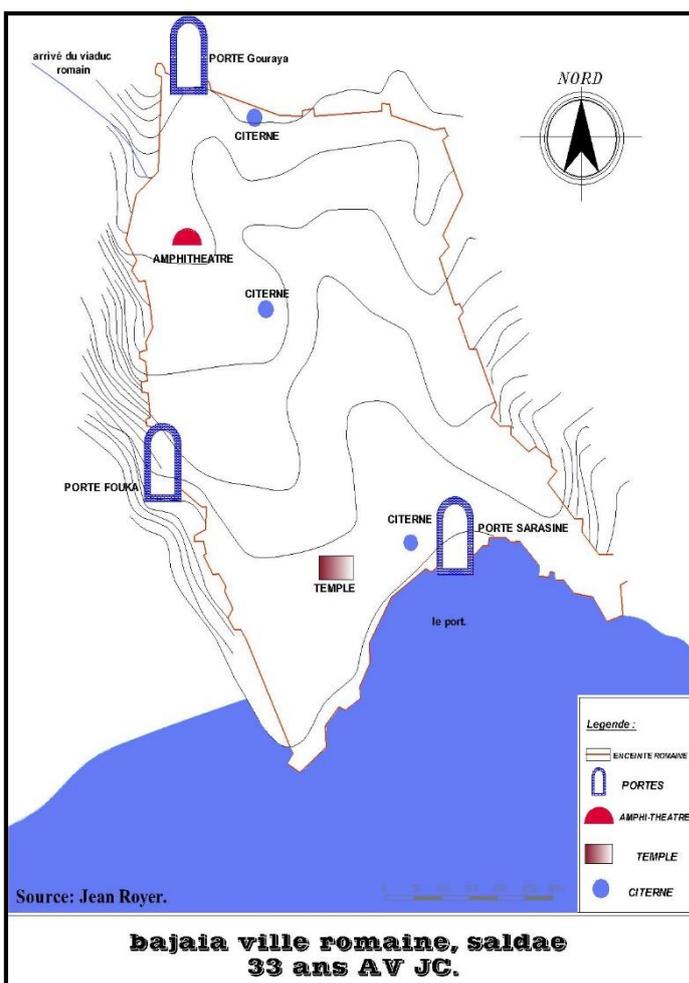
Le chacal doré, la belette, le lièvre brun et le hérisson d'Algérie, le renard roux, le sanglier, La hyène rayée, la genette, le lapin de garenne, ainsi que des espèces menacées comme le chat sauvage, le lynx caracal, le porc-épic, et le singe magot, une espèce endémique d'Afrique du Nord, constituent la faune de la ville.

Plusieurs espèces d'oiseaux dont, la buse féroce, l'aigle de Bonelli, la tourterelle, le faucon crécerelle, la perdrix gabra, le hibou grand-duc, l'aigle royal et la sittelle kabyle (découverte en 1975), sont à dénombrer sur les montagnes aux alentours. La faune et la flore marine sont tout aussi remarquables.

B. De Saldae à Béjaia, quelle histoire pour cette ville

B.1. L'Epoque romaine (Saldea) 33 AV-JC- 429

Béjaia, au tout début, a été un comptoir punique, ceci est une certitude, sans savoir exactement l'emplacement du port. Certaines sources l'ont situé au niveau du port actuel d'autre à BOULIMAT, à quelques kilomètres du centre-ville. Des stèles phéniciennes ont été retrouvées,



et attestent le passage des phéniciens qui commerçaient souvent avec les berbères. Avant que la ville ne devienne une colonie romaine, elle fut partie du royaume Numide (berbère) du roi Massinissa (Mas N'sen).

Sous l'occupation romaine, Béjaia fut nommée SALDAE, et édiflée par Auguste en 33 Av-JC.

Figure 8: Béjaia en l'an 33 de notre aire

Source: [https://docplayer.fr/53980873 - Vers-une-reconquete-urbaine-de-l-interface-ville-port-cas-de-la-ville-de-bejaia.html](https://docplayer.fr/53980873-Vers-une-reconquete-urbaine-de-l-interface-ville-port-cas-de-la-ville-de-bejaia.html)

La ville avait une superficie de 50 HA environs et comptait 10000 à

15000 habitants. Elle fut édifée sur la déclivité des deux contreforts de Moussa et Baridja et entourée d'une enceinte qui mesurait un peu plus de 3000m et qui était percée par quatre portes : Bab Gouraya, Bab la Casbah, Bab el Fouka et porte Sarrazine (Bab el bahr) par la mer. Plusieurs vestiges et traces archéologiques de l'époque romaine, ont été retrouvés pour la plupart sous la Casbah de la ville, et à côté de l'ancien port. L'un des vestiges romains les mieux gardés et susceptible d'être mis en valeur est le système d'alimentation en eau depuis la source de Toudja réutilisé jusqu'à l'époque coloniale, et c'est entre 138 et 168 AP. JC que fut édifié l'aqueduc qui approvisionnait la ville en eau potable à partir de Toudja d'une longueur de 21Km, et dont les ruines sont encore visibles.

B.2. La période médiévale, les époques Hammadite, almohade et hafside

Depuis que l'empire romain est tombé dans le déclin jusqu'à ce que le royaume Hammadite émerge, la ville a connu plusieurs civilisations, un envahisseur chassant un autre :

- En 429, les Romains sont chassés par les Vandales
- En 533, les Vandales sont chassés par les Byzantins
- En 648, les Byzantins sont chassés par les Arabes.

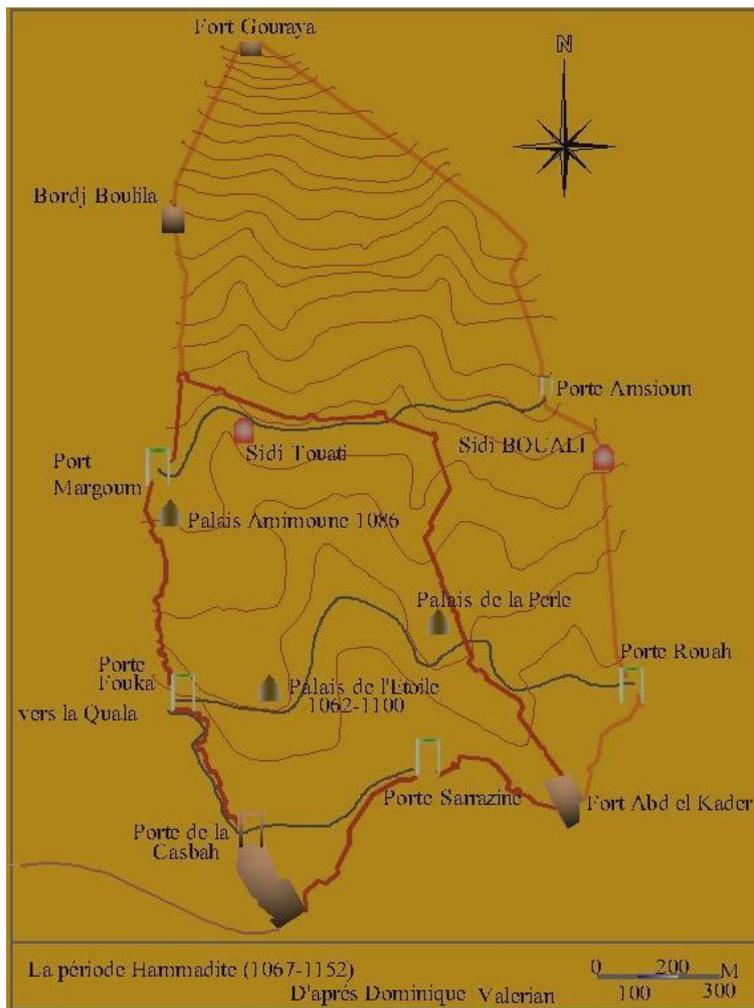
Vers le milieu du XI^e siècle, l'antique Saldæ inaugure son rôle historique et deviendra l'une des villes les plus prospères du Maghreb. Bejaïa reprend réellement vie, en 1067, lorsqu'elle fut nommée Nacéria, capitale de la dynastie Hammadite. La ville s'était agrandie à 140-150Ha et comptait près de 100 000 habitants. Ils ont intégré le mont Gouraya, une partie des remparts romains, en perçant l'enceinte de sept portes (Bab-el-Bahar ou porte de la Mer ; Bab-el-Benoud qu'on appelait aussi porte des Armées ou des Étendards dite aussi Bab-Fouka ; Bab-Dar-Senka, porte de la Darse ; Bab-el-Mergoum ou Bab-el-Ber, porte de la Campagne ; Bab-Amsiouen, Bab-Sadat), dont il ne reste actuellement que deux.

La ville comptait 21 quartiers ayant chacun une mosquée ou une Zaouïa. En ces temps-là la ville de Bejaïa était la ville la plus prestigieuse et la plus prospère d'Afrique du nord, et ce grâce à la présence de majestueux palais (La perle, Amimoun, l'Etoile ... etc.), à son rayonnement spirituel et littéraire, et enfin en tant que grand centre de communication. Cette prospérité pris fin en 1152 lorsque la ville tomba aux mains des Almohades. Bejaïa devint alors le chef-lieu de d'une province qui dépendait de Marrakech.

Elle reprend une place commerciale, scientifique et culturelle prospère sous le règne Hafside du XIII^e aux XV^e siècles. Cette période médiévale représente l'âge d'or de la ville. La population était très

composite : de lettrés et commerçants kabyles, des artisans andalous, une minorité juive autochtone ou réfugiée d'Espagne, ainsi qu'une colonie chrétienne. En plus du commerce, Béjaïa a joué un rôle important dans la transmission du savoir au Moyen Âge. L'histoire raconte que plusieurs personnalités scientifiques et littéraires prestigieuses, y ont séjourné, à savoir : le métaphysicien andalou Ibn Arabi, le mathématicien italien Leonardo Fibonacci, le philosophe catalan Raymond Lulle, l'historien Ibn Khaldun, le poète sicilien Ibn Hamdis... Il en est de même pour les personnalités religieuses (Abou Madyane, Sidi Bou Sa`id, ath-Tha`aliby,...) et les voyageurs (Al Idrissi, Ibn Battuta, Léon l'Africain...).

Figure 9: Naceria, Béjaïa en temps des Hammadites



Aujourd'hui certains vestiges de cette période existent encore tout au long de la pente qui mène vers Gouraya, mais les palais de la perle et de l'étoile ont été remplacés par les forts espagnols et casernements français.. Très peu d'édifices religieux de l'époque d'avant les espagnoles existent encore à l'originale, la plupart ont été soit détruits, soit complètement rénovés. L'exemple de la mosquée de la Casbah qui date de 1212, qui existe encore, et qui a été restaurée rénovée et réhabilitée à plusieurs reprises.

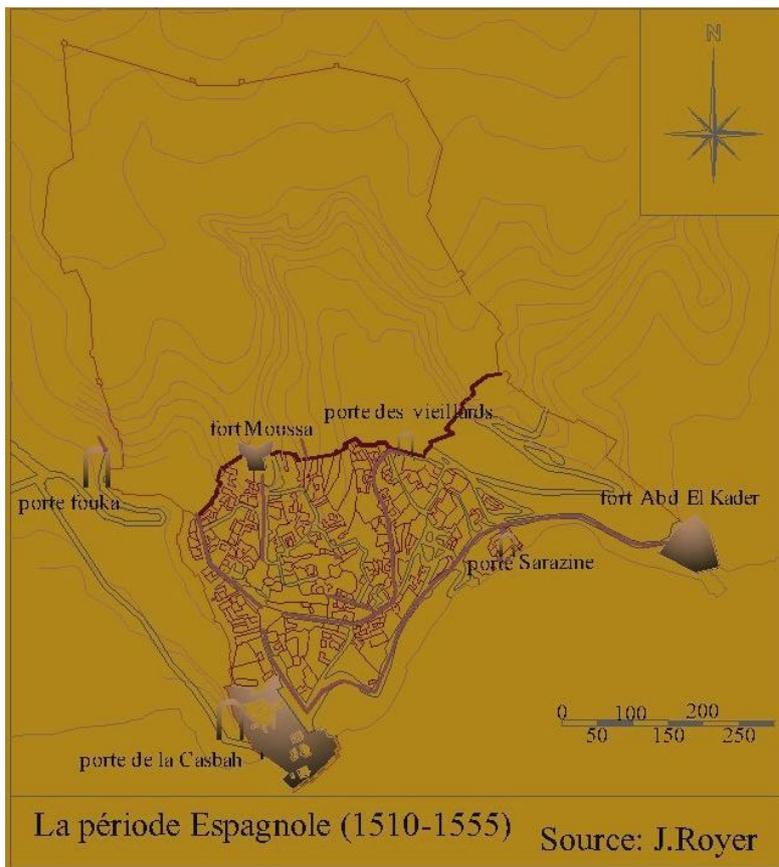
Source : Archives du bureau

d'étude Axxam, Béjaïa, décembre 2019.

B.3. Epoque espagnole (Buggia) 1509-1556

Les espagnoles ont occupé la ville que pendant 45 ans, pourtant ce petit laps de temps leur a permis de détruire et de saccager toute la ville, en particulier les mosquées et les palais. Mais ils ont réalisé certaines fortifications et bastions dont les traces sont encore présentes (comme une partie de la Casbah)

Figure 10: Buggia, la ville de Béjaïa prise par les espagnoles entre 1509- 1556



En 1555, la population de Béjaïa a fait appel aux frères Barberousse pour évincer les espagnoles, c'est de là que commence le règne ottoman. C'est le point noir de l'histoire de Béjaïa, car durant cette période, la ville avait perdu tout son essor et sa notoriété, dû au fait que les ottomans ont décidé de transférer la capitale du pays à Alger, Béjaïa est devenue une ville secondaire, qui n'avait plus autant d'importance qu'avant.

Source : Archives du bureau

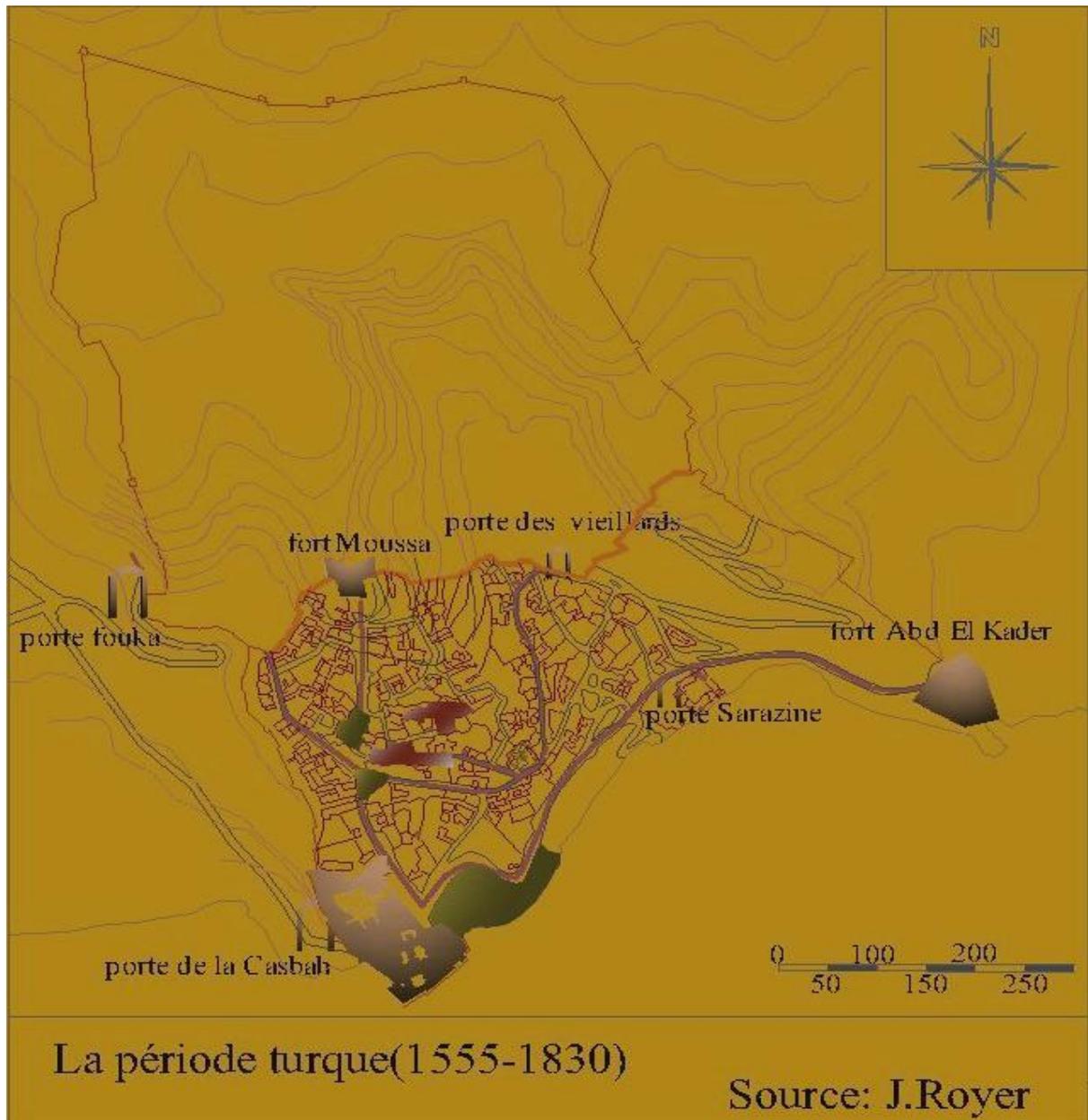
d'étude axxam, Béjaïa, décembre 2019

B.4. L'Epoque Turque 1556-1833

Après plusieurs années de défense, les espagnoles furent contraints de se rendre au Pacha d'Alger, la ville a été complètement saccagée et dépouillée de tout ce qui avait fait sa splendeur. En tombant entre les mains des turcs, la ville de BEJAIA n'était plus qu'une simple ville sans grand intérêt avec une population dont le nombre ne cessait de baisser.

Cependant, la ville jouait toujours son rôle de chantier de construction navale grâce au bois des forêts de la région. Durant cette période, l'enceinte de la ville a été beaucoup réduite, mais elle a adopté une structure de places et de marchés entre la casbah et le fort Moussa. Bab El Fouka permettait la relation avec l'arrière-pays et la porte Sarrasine assumait les échanges avec la Méditerranée

Figure 11: La ville de Béjaia sous le règne ottoman



.Source : Archives du bureau d'étude Axxam, Béjaia, décembre

B.5. Epoque française 1830-1962

La faiblesse des troupes turques ont fait qu'en 1830, la France a facilement pu prendre d'assaut la ville. La population a essayé à plusieurs reprises mais en vain de se battre contre les français. Les colons ont beaucoup construit dans cette ville durant le 19^{ème} siècle, et on voit jusqu'à aujourd'hui pleins de traces de bâtisses, d'escaliers, de places en ville...etc.

La période coloniale française reste la période la plus importante dans l'histoire urbaine de Béjaïa, essayant ainsi de se reconstruire sur les ruines du passé. Nous pouvons diviser cette période d'urbanisation en six phases :

1830 –1848 : L'attaque des français a été contrée par les habitants eux même car les turcs l'avaient déjà désertée, mais ça a causé la destruction de la moitié de la ville. En fait ce n'est qu'en 1833 que la ville fut totalement prise. Les premières interventions françaises ont été de réduire l'enceinte de la ville et de récupérer quelques anciennes structures de la ville. L'un des problèmes rencontrés par l'armée ont été l'étroitesse des rues, les bataillons avaient du mal à circuler librement, les ruelles étaient petites, escarpées, et pas du tout alignées. Leur première mission a été d'élargir et aligner ces dernières.

1848-1871 : Les premiers travaux entrepris par les français répondaient tout d'abord à des besoins et à des objectifs militaires. C'est durant cette période que la fameuse place Gueydon a été aménagée ainsi que sa façade maritime le long de la baie. Une place qui existe encore aujourd'hui et qui possède une très grande notoriété. Les français ont donné aux édifices des aspects monumentaux, faisant rappeler la métropole mère qui est la France, aux européens qui y vivaient pour ne pas se sentir dépaysés.

1871-1890 : Jusqu'à 1871, l'extension de la ville de Bejaia s'est toujours faite à l'intérieure des remparts. C'est avec l'arrivé des chemins de fer que la ville a commencé son extension extra-muros. Le port au pied de la casbah jusqu'au fort Abdelkader fut étendu du côté de la plaine et les militaires ont commencé à percer les remparts construits en 1848, afin de réaliser une route qui relirai l'ancienne ville à la nouvelle. Les autres faits importants à souligner durant cette phase sont ; l'intégration du quartier (indigène) Sidi Soufi à la ville, le développement d'une manière spontanée du quartier des cinq fontaines autour du mausolée Sidi Bouali qui fut l'élément générateur de ce tissu et enfin, la réalisation de la nouvelle muraille s'étendant jusqu'à Sidi Touati vers le nord.

1890-1920 : Durant cette phase, la croissance de Bougie est caractérisée essentiellement par l'extension de la ville du côté de la mer en faisant reculer sa limite naturelle. L'ancien port est ainsi réorganisé et agrandi en trois parties distinctes qui existent encore aujourd'hui : l'arrière port, le port et avant-port. S'ajoute à cela une densification remarquable des quartiers.

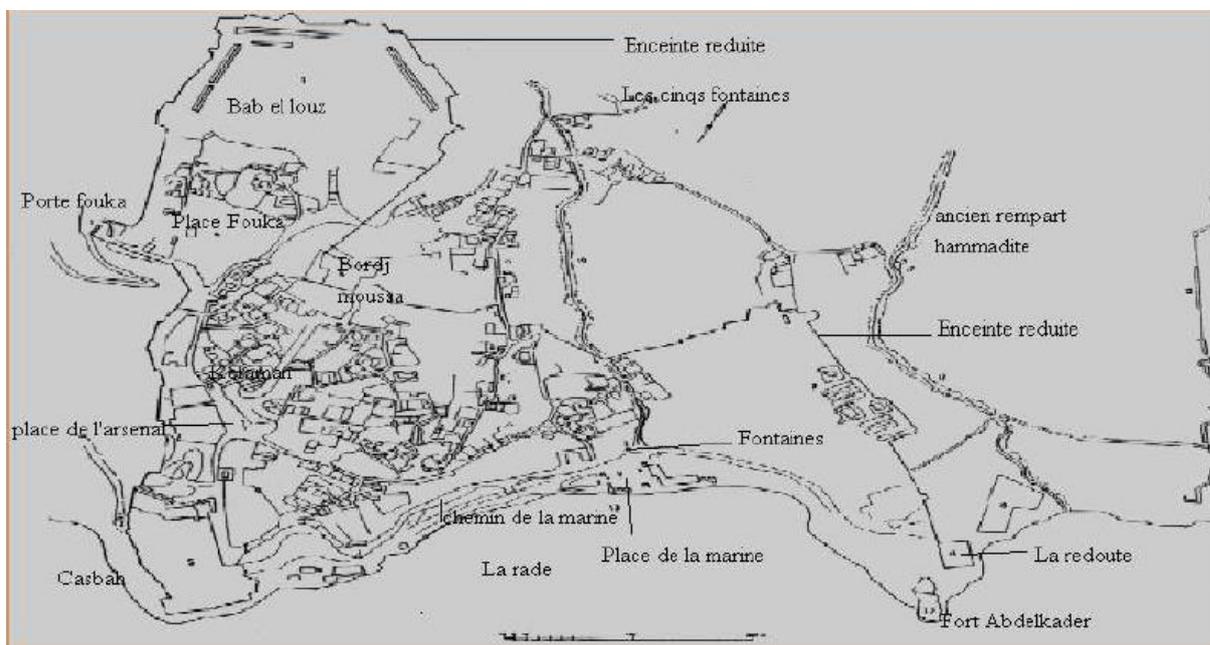
1920-1947 : Pratiquement, de 1920 à 1947, la ville de Bougie n'a pas connu de changements urbains importants mis à part le fait que la population se densifie de plus en plus, au point de

ne plus avoir cette différenciation intra et extra muros, ils parlaient alors du centre de la ville et de sa périphérie.

1947-1962 : Cette dernière phase de la colonisation sera axée sur l'exécution d'une partie du plan de Constantine qui avait lancé un programme d'habitation sur le versant de Gouraya. Mais aussi l'extension du port qui a induit au développement d'une zone industrielle à l'Ouest, l'aboutissement du pipe-line, l'aménagement du port pétrolier et l'émergence de l'industrie lourde le long de la baie par l'installation du terminal pétrolier constituant une barrière infranchissable, il y'avait aussi le développement des quartiers HLM (Habitation à loyer modéré). Cette phase a été l'ébauche de la politique de zoning qui elle, sera beaucoup plus développées dans la phase postcoloniale.

L'époque postcoloniale (Après 1962) : Les premières interventions de l'Etat algérien sur les tissus urbains ont été la « réappropriation » de l'espace et son « algérianisation », essayant ainsi d'éliminer toute trace coloniale sur les places publiques et les édifices importants (en changeant leur noms, leurs fonctions, leurs apparences)

Figure 12: Figure n° : Plan du 12 mai 1835 Tracé de l'enceinte réduite de Béjaïa, sous le règne français



Source : Archives militaires françaises, service historique de l'armée de terre (S.H.A.T). Vincennes, Paris.

III. Les vestiges qui composent la ville de Béjaia

La ville de Béjaia, est divisée en deux parties distinctes, la médina qui est l'ancienne ville appelée aussi le secteur sauvegardé, et la nouvelle ville.

- l'ancienne ville est composée d'anciens quartiers comme le quartier juif (Karaman), le quartier colonial, les places comme la place de l'arsenal et la place Gueydon mais aussi de forts, de mosquée et de marabouts.

- La nouvelle ville est très large et désordonnée, elle se compose de plaines et de collines, et une zone portuaire où se trouve une zone industrielle. On y remarque des constructions anarchiques qui couvrent parfois les anciens vestiges.

Malgré le fait que la ville est doté d'un Plan d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) défini par la loi 90-29 du 1er décembre 1990, sur l'aménagement et l'urbanisme, et les décrets exécutifs n°91-177 et n° 91-178 du 28 mai 1991.) et d'un Plan d'Occupation des Sols (POS), rien n'empêche que les gens ne respectent aucun permis de construire ou de démolir.

Il existe aujourd'hui plusieurs traces du passé, qui sont classées (pour certains sites) dans l'inventaire des monuments historiques. Mais leur sauvegarde et leur restauration restent très difficiles et cela, est dû au manque de financement pour les restaurations, pour la réalisation des études scientifiques et techniques, manque de compétences et de mains d'œuvre qualifiées mais aussi et surtout, par manque de sensibilisation, de la population locale qui ne connaît pas et n'est pas consciente de la valeur de leur ville et des vestiges qui l'entourent.

Il y'a quelques années, certains programmes de recherche ont été lancés afin de réaliser des études et restaurations sur certains vestiges de la ville comme :

- L'association VEGA 2000, dans le cadre du programme européen MEDA. Ce projet vise à restaurer la porte des étendards (Bâb El Fouka) qui est classé monument historique depuis novembre 1903, un projet lancé en juillet 2017, une somme de près de 32 millions de dinars, équivalent à 238000 euros lui a été affecté. Cette porte a été construite entre 1067 et 1071 par les Hammadites. Son Etat se dégrade de plus en plus, des fissures invisibles à l'œil nu et décalage témoignant de l'instabilité du monument, cela est dû entre autre aux activités qui s'organisent autour d'elle sachant que c'est la porte d'entrée de l'ancienne ville, piétons et automobilistes y passent.

- Des experts de l'UNESCO ont entamé une étude afin de réaliser un plan de Sauvegarde pour la ville, dans les années 1980 et 2003.

Dans ce qui va suivre, nous allons dresser l'inventaire des sites historiques qui existent encore à Béjaïa et peuvent être visités. Nous allons procéder selon les périodes de leur réalisation.

A. La période antique

B. La ville Médiévale (XIème XVIème siècle)

La topographie de la ville de Béjaïa a joué un rôle important dans son développement mais aussi dans sa convoitise. Malgré le fait qu'il existe très peu de documents qui se rapportent aux aspects urbains de la ville sous le règne Hammadite (11^{ème}-12^{ème} siècle), mais l'ensemble des historiens affirment que la ville a connu sa plus grande extension durant cette période. Il ne subsiste que très peu de vestiges, quelques restes des fortifications et certains témoignages et descriptions de nombreux voyageurs et géographes qui se sont durant longtemps émerveillés devant le spectacle de cette ville agrippée à la montagne, comme Piri Reis qui avait écrit au 14^{ème} siècle, « *Je n'ai pas vu parmi toutes les villes du Maghreb une seule qui puisse offrir un spectacle comparable à celui qu'offre Bougie. On y voit, dit-on jusqu'à dix-huit milles maisons, et chaque simple maison ressemble à un château élevé, avec des fenêtres. A ces fenêtres un si grand nombre de chandelles brûlent chaque nuit qu'elles donnent l'impression que les étoiles du ciel se sont répandues sur terre* »⁷³

B.1. Les éléments du paysage urbain

B.1.1. L'enceinte :

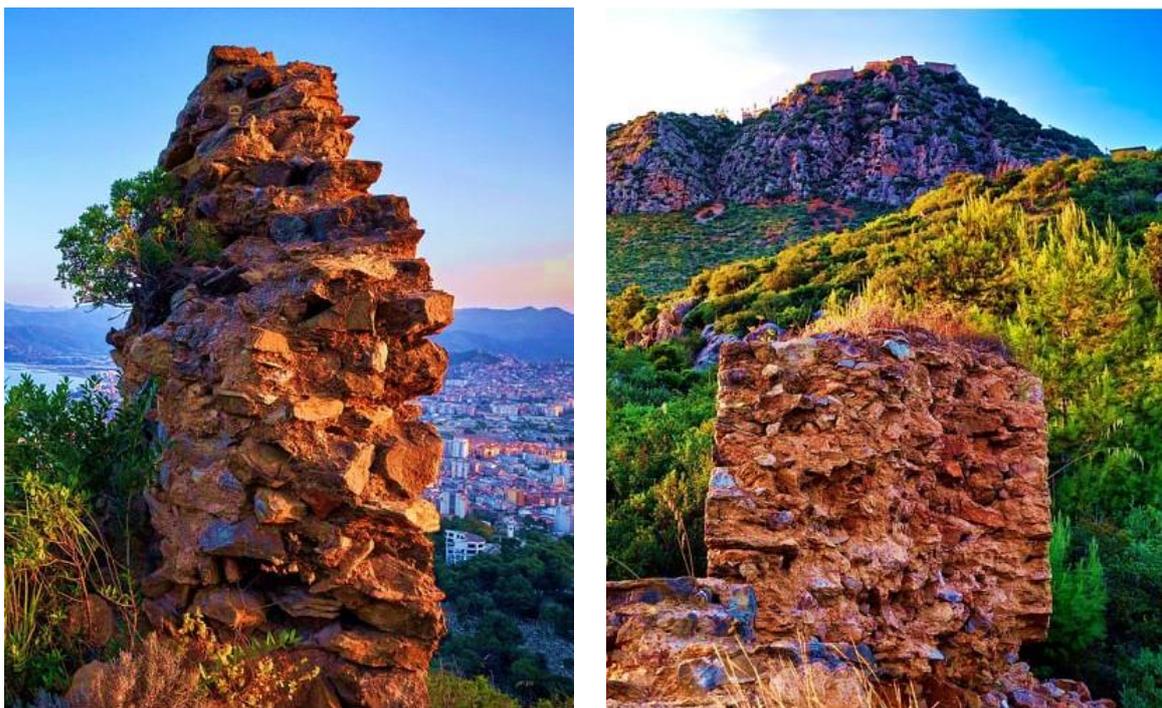
L'enceinte est l'une des caractéristiques majeures de la ville, elle met en évidence la territorialité de Béjaïa, ainsi que son périmètre d'inclusion et sa superficie. Cette enceinte a été reconstituée sur les traces romaines qui existaient déjà, en 1067-68 par le souverain En Nacer, englobant ainsi la ville sur 150Ha, sans compter le territoire extérieur. Cette enceinte est un système de fortification qui met la population à l'abri de toutes représailles. Longue de 5000 mètres, elle est construite avec des briques en terre cuite des moellons, qui ont atteint à certains

⁷³ Piri Reis: « Kitab ibahriye » trad. Angl. université of Colombia 1970, p. 109, cité par D. Valerian « Bougie, port maghrébin à la fin du Moyen Age (1067-1510. 328) », p. 41.

endroits (Bâb El Fouka qui existe encore aujourd'hui) entre 1,7 et 2,5 m d'épaisseur et 4 à 6 m de haut.

Cette fortification sera réduite par les espagnoles (XVIème siècle) pour des raisons défensives à un septième de son ancienne étendue. Aujourd'hui encore, il subsiste des ruines de ces remparts sur le PNG (Voir les figures ci- dessus)

Figure 15: vestiges de l'enceinte Hammadite construite au XXIème siècle



Source : @rachikb

B.1.2. Les portes :

La porte dans le temps jouait un rôle important dans la ville, ne se limitant pas seulement à un passage, c'était aussi un lieu de réunion et de contrôle. Le nombre de porte mesurait l'étendu et la grandeur de la ville. A Béjaïa (dotée de plusieurs portes, plus exactement sept), leur importance était corrélée à sa relation avec la mer et l'arrière-pays. Une seule ouverture à la mer existait et c'était par Bab El Bahr (porte Sarrasine). Nous n'allons citer que celles qui existent encore aujourd'hui.

- **Bâb El Bahr** a été construite en brique de terre cuite, et sa base est façonnée en pierre de taille et de moellons durant le règne Hammadite par le Sultan En-Nacer, vers 1070. En forme d'arche, elle ouvrait le passage aux bateaux vers la darse (Bassin à l'intérieur d'un port méditerranéen.)

qui allaient débarquer leurs marchandises sur les quais. Elle est classée patrimoine National le 17 Novembre 1903 reconduit dans le journal officiel N° 07 du 23 Novembre 1968.

Figure 16: Bab El Bahr (porte Sarrazine)



Source : Wikipédia, https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Porte_sarrazine.jpg

- Bab El bounoud (porte des étendards) ou Bab El Fouka,

Cette porte existe encore aujourd'hui, construite en 1070, Le roi Hammadite El Mansour, guettait l'arrivée des caravanes en provenance de la Soummam sur le promontoire qui surmontait la porte. Elle est Classée patrimoine National le 17 Novembre 1903 reconduit dans le journal officiel N° 07 du 23 Janvier 1968. Elle a été rénovée durant l'année 2017/2018

Figure 17: Bab El Fouka



Source : @rachikb

B.1.3. Les forts et les palais (La Casbah et le fort Abdelkader)

Les forts construits durant la période médiévale sont ; le fort de la Casbah, Le fort de la mer (actuel Abdelkader) et celui du Bordj Al Ahmar (détruit par les espagnols) sera reconstruit par les turques en une nuit qu'ils nommèrent de Bordj Boulila (fort d'une nuit).

Les palais sont en nombre de trois : Qasr El Kawkab (de l'étoile) situé au-dessous de la Casbah, Qasr el Lu"lua (de la perle) qui est aujourd'hui le lycée des oliviers et Qasr Ammimoun qui était à la place du Fort Moussa actuel. Les palais seront détruits par les espagnols, à leur place ils construiront le château de l'empereur et c'est l'actuel bordj Moussa, tandis que le fort Abdelkader et la casbah seront réaménagés. Dans cette partie nous allons présenter la Casbah et le fort Abdelkader.

*** La casbah de Béjaia**

La casbah qui est un mot arabe, signifie « citadelle », elle était le siège des pouvoirs politiques et des cérémonies officielles, elle était considérée comme une ville close où tout un ensemble urbain évoluait autour d'elle. Cette casbah a été édifiée par les Almohades à la fin du XIIème siècle. Elle était dotée de sa propre mosquée, des institutions administratives, militaires et juridiques. Ibn Khaldoun y avait donné des cours de jurisprudence à l'époque Hafside en l'an 1365. Elle sera rebaptisée le Grand château lorsqu'elle sera occupée par les espagnols en 1510, et connaîtra certaines rénovations au niveau des fortifications supérieures. La partie basse de la casbah est de l'époque islamique, et la partie haute revient aux interventions espagnoles, selon le rapport du génie militaire français⁷⁴.

« Sa mosquée saccagée sera restaurée ou reconstruite plus tard par les Turcs sous ordre de Mustapha Pacha d'Alger en 1797 jusqu'à la colonisation française qui y entreprit des travaux de réaménagement et l'occupèrent à des fins militaires et médicales. Cette mosquée fera l'objet d'une restauration récente par le ministère de la culture⁷⁵ ».

Elle a été classée patrimoine National le 17 Novembre 1968 reconduit dans le journal officiel N° 07 du 23 Janvier 1968.

*** Le fort Abdelkader**

Hisn el Bahr ou fort vérgélète, a été édifié à partir du XIème siècle sous le règne Hammadite, en faisant partie de leur système défensif. C'est un fort qui s'élève sur 145m au-dessus de la mer, il est situé entre l'anse de Sidi Yahia et le port de débarquement ou l'ancien port de Charles Quint. Le fort sera détruit pendant la prise de Bejaia par les espagnols qui le restaureront et le

⁷⁴ Rapport du génie militaire, du colonel Lemerrier sur la place de Bougie », 12 Nov. 1833. Article 8, Section 1, Carton.

⁷⁵ BENAZZOUZ, Karima, « Sauvegarde du patrimoine culturel dans le contexte du développement durable : cas de la ville de Béjaia », Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Magister en Architecture, UMMTO, 2009, P212

réaménageront afin d'accueillir leur Garnison en 1510. Durant la période coloniale française, le fort a servi de lieu de torture pour les prisonniers de guerre.

Aujourd'hui le site est occupé par les gardes cote de la ville, mais chaque mercredi la population a un droit de visite pour se recueillir sur le tombeau de Sidi Abdelkader, et exécuter certains rituels religieux.

B.1.4. Les édifices religieux

Dans cette partie comme toutes les autres nous ne citerons que les lieux qui existent encore aujourd'hui (entre les mosquées et les zaouias)

* **Djamaa al Qasaba** ou mosquée Almohade qui était situé à l'intérieur de la casbah

* **Zaouiat Sidi Touati** : à l'époque Hammadite jusqu'en 1828, c'était un institut de formation de Kadis et hommes de lettre, qui a été créée par Sidi Touati, elle sera réhabilitée en caserne militaire en temps de la colonisation française. Elle sera plus tard après l'indépendance un lieu squatté par des familles démunies. La seule partie qui sera épargnée et protégée sera le mausolée de Sidi Touati classé dans la liste du patrimoine national.

* **Djamaa Sidi Soufi** : Cette mosquée a été construite sous sa forme actuelle en 1889, mais elle a existé bien avant, elle est considérée comme la grande mosquée de la ville. Au 16ème siècle, une placette du même nom et à cette même place existait et accueillait les étudiants et de grands professeurs de renoms de toutes les disciplines confondues (Voir Figure n°18)

B.1.5. Les quartiers

L'un des quartiers des plus anciens de Béjaïa et qui existe à nos jours est le quartier juif Karaman, un quartier médiévale antérieur à l'occupation espagnole. Il abritait 02 synagogues dont une est habitée par une famille et une autre réhabilitée en école avant d'être fermée.

Figure 18: Porte d'entrée de la mosquée Sidi Soufi



Source : @rachikb

Figure 19: synagogue située au quartier Karaman



Les juifs de Béjaia à l'époque médiévale étaient soit des natifs de la ville, soit des réfugiés andalous qui ont été persécuté en Andalousie, mais aussi à Béjaia durant des années lors de la venue des espagnoles. L'une des synagogues du quartier Karaman se voit de loin avec sa belle couple colorée.

Source : <https://www.pinterest.it/pin/34762228360721984/>, consulté en décembre 2018.

B.1.6. Le Port de Béjaia

Le port de Béjaia, depuis des siècles est divisé en trois parties distinctes :

L'anse de sidi Yahia qui forme ce que nous appelons aujourd'hui l'avant-port, et qui représente le mouillage militaire de la ville. Elle est nommée Sidi Yahia à cause la mosquée et la tombe d'un saint vénéré, qu'elle abrite, et qui a vécu à l'époque hafside XIIIème siècle. Durant la période coloniale française, cette mosquée, a servi de direction du port. Les turcs l'avaient utilisé comme station d'hiver de leur flotte. Et elle est considérée comme l'un des meilleurs mouillages d'Afrique du nord, d'après les marins, et actuellement elle est occupée par le port pétrolier et l'armée.

La seconde anse comprend le **port de Charles Quint**, il est compris entre la Casbah et le fort Abdelkader. Le 02.11.1541, Charles Quint débarque en Algérie, sur cette anse, pour sa première expédition en Algérie. Il a été réaménagé par les français en port marchand et voyageurs.

La troisième constitue l'arrière port de Bejaia, **ancien port romain**, ce port convenait aux besoins anciens en navigation, il est adossé à une plage basse et douce, où les romains halaient leurs galères. Aujourd'hui il sert de port de pêche et de plaisance.

C. La ville sous occupation espagnole

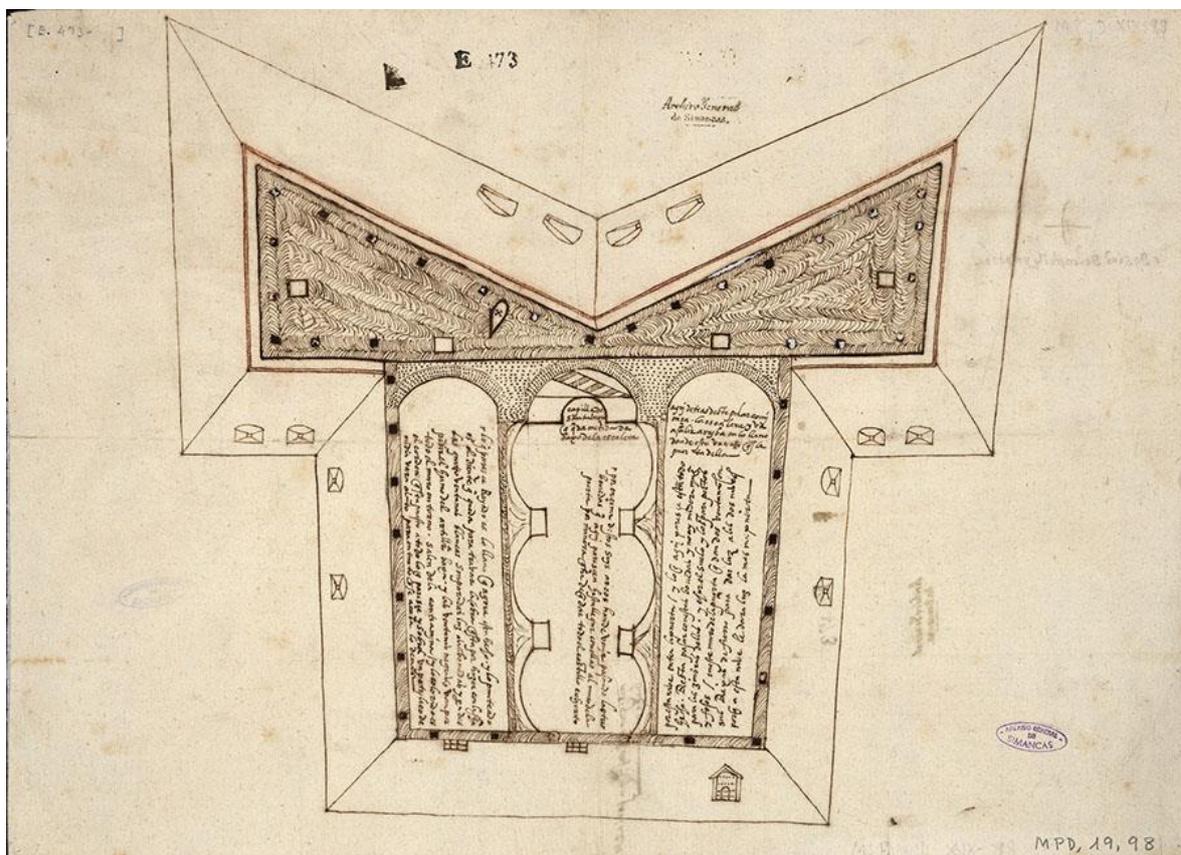
L'objectif premier des espagnoles a été de sécuriser et de fortifier la ville et la réduire à un septième de son étendue en construisant un rempart qui limite la ville. Tous les quartiers extra

muros, vont être abandonnés et laissés en ruine, passant ainsi de vingt-et-un quartiers à sept. Cette période marquera le déclin de la ville au niveau politique, commercial et urbain.

L'archéologue George Marçais (1957) avait écrit : « l'Espagne a dégarni Bejaïa pendant son occupation de tous les vestiges et les monuments dont elle était devenue célèbre depuis plusieurs siècles et connue comme étant la ville des sciences, des arts et de la civilisation »⁷⁶

Mis à part la partie haute de la casbah, l'un des sites les plus emblématiques de la période espagnole, et qui existe encore à nos jours, est le Borj Moussa.

Figure 20 : Plan du château impérial en cours de construction, Bugia (Bejaïa), 1548



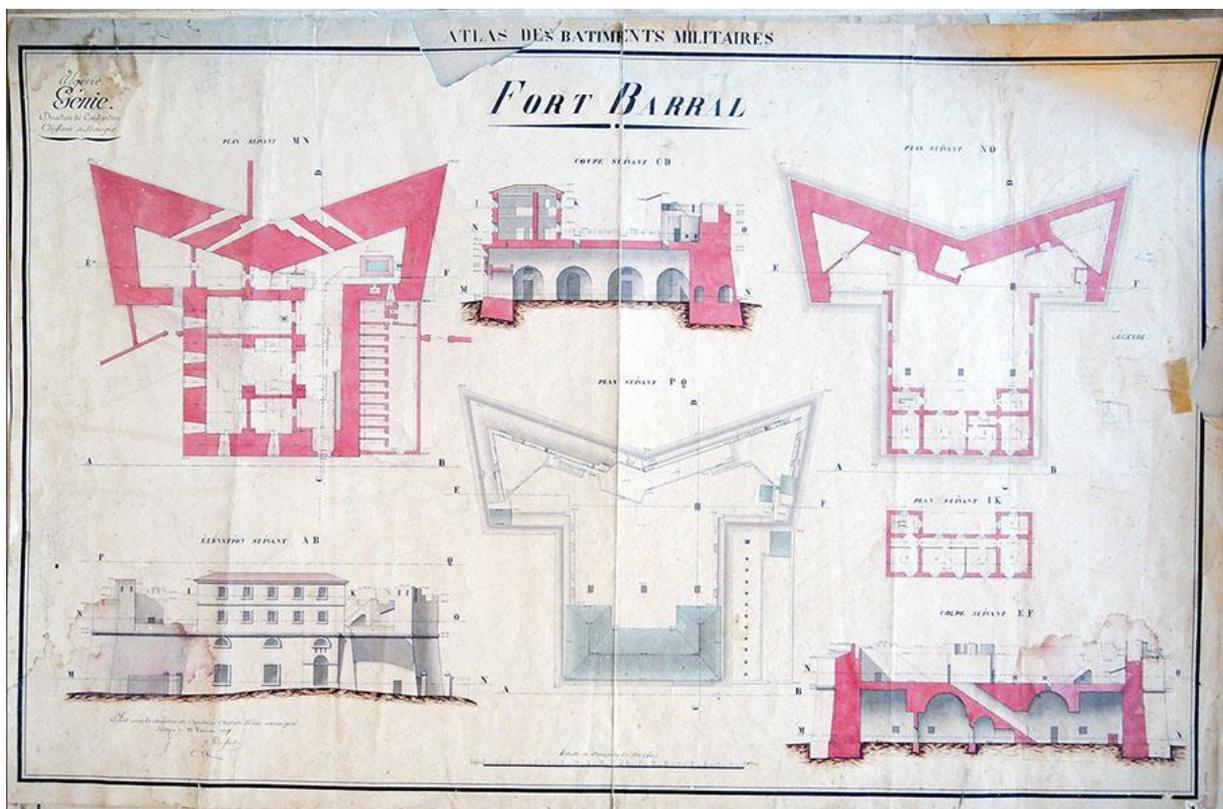
Source : Archivo General de Simancas, MPD, 19/098, Espagne

Ce fort a été construit par les espagnols, sur les ruines du palais de l'étoile, par Ferdinand de Navarre au 16^{ème} siècle. Il portait le nom du fort impérial. Haut de 17.73m, long de 27m et large de 24 m, il est pour la plupart de l'édifice construit avec des briques pleines, certains soubassements et angles sont en maçonnerie de pierres quadrangulaires. La figure n° 21

⁷⁶ MARCAIS, Georges, « L'architecture musulmane d'Occident, Tunisie, Algérie, Maroc, Espagne et Sicile, Arts et Métiers graphiques », *Journal des Savants*, 1956, p.19-34

représente un plan dessiné par l'ingénieur Pedro Librán qui adopte la disposition d'un château sur plan quadrangulaire, avec un côté en tenaille, et un remarquable système intérieur de voûtement. Ses flancs permettent d'assurer la défense de la ville depuis une position dominante. Il existe encore aujourd'hui autant que patrimoine historique. Le nom de Bordj Moussa vient de l'appellation turque après avoir vaincu les espagnoles. Cette appellation est une sorte de reconnaissance au premier homme ayant osé entrer dans le fort pour combattre les espagnoles. En 1833 Bordj Moussa devient Fort Barral sous l'invasion française, en l'honneur du General Barral décédé à l'hôpital de Béjaïa tout près du fort (à l'hôpital Franz Fanon). De 1964 jusqu'en 1989, le fort a été livré à lui-même, puis il abritera le musée de la ville jusqu'à aujourd'hui et il est classé patrimoine national le 17/11/1903 n JO n° 07 du 23/01/1968.

Figure 21: Plan du fort Barral



Source : Service historique de la défense, Vincennes, 4 VT 221 (Bougie), réalisé par le génie militaire français.

D. La ville sous l'occupation turque

Les turque se sont limités à restaurer certains édifices de la ville espagnole, sans aucune extension au-delà des murs. Chevalier d'Avrieux avait décrit la ville lors de sa visite à Béjaïa le 06.09.1674 comme ceci « *Bougie est presque ruinée. Ses maisons, séparées par des champs*

et des jardins, sont petites, basses et mauvaises. Cette ville n'est plus qu'un misérable village. Sa figure est à peu près celle d'une harpe, dont l'angle aigu est terminé par une grosse tour, et au plus haut de la montagne, toutes les murailles sont abattues. Les châteaux qui sont au nombre de trois et forment comme un triangle irrégulier. Celui de l'occident n'est qu'une grosse maison carrée... On remarque auprès de cette forteresse, une porte de la ville assez bien conservée et flanquée de deux grosses tours rondes. Les deux autres châteaux sont sur le bord de la mer »⁷⁷

Le système défensif de la ville s'est renforcé avec la construction d'un nouveau fort au niveau du cap Bouac et deux batteries à côté du fort Abdelkader.

Le Fort Bouac

Il était situé sur le cap Bouac et il porte ce nom à cause du son du Bouq, un instrument sonore qu'utilisait l'armée perchée sur ce fort afin de prévenir les autres de la venue de bateaux étrangers par la mer. Les français ont dû le détruire vu le mauvais état de sa conservation et à sa place ils y construisent un phare qui n'existe plus aujourd'hui. Par contre il subsiste à la place des maisons et c'est devenu une zone militaire.

Les batteries

Leur nombre est de deux nous avons la Batterie de Sidi Hussein et Arsemes :

La première a été construite à l'est de porte Sarrazine et La casbah sur le rivage (élevée de 12m), haute de 42m et large de 8 à 10m et se compose de quatre pièces de canons. Elle a été détruite lors de l'invasion française, il ne lui subsiste aujourd'hui qu'un angle percée d'une embrasure qui est orientée vers l'anse de débarquement.

La batterie Arsemes : elle a été édiflée comme point de défense supplémentaire sur les hauteurs du fort Abdelkader. Elle a onze pièces à canons, et un souterrain qui pouvait loger cinquante hommes. Durant l'occupation française, cette batterie sera utilisée comme prison (actuellement il n'y a aucune information sur le devenir de sur cette batterie)

⁷⁷ D'AVERIEU, Laurent Chevalier, « Mémoire et reconnaissances », les archives du génie militaire, service historique de l'armée de terre française, 881. Voyageur français du XVIIème siècle (1635-1702) auteur des mémoires écrit sous forme manuscrites : édités par J. P. Labat, Révèrent Père de l'Ordre des frères Prêcheurs, en 1735.

E. La ville sous l'occupation française (1833-1962)

Au 19^{ème} siècle, sous l'occupation française, Bougie reprend un second souffle, et connaît un nouvel essor urbain, qui lui donne en partie son apparence actuelle.

Le cas d'urbanisation de la ville de Béjaïa est assez différent des autres Medina, à Béjaïa, la ville européenne s'est construite sur les traces et les ruines des anciennes civilisations. La ville était à l'abandon envahie par la végétation, *Guy de Maupassant témoigne également à travers ses écrits de l'état de ruine de la ville au lendemain de sa conquête : « Bougie est la ville des ruines. Sur le quai, en arrivant, on rencontre un débris si magnifique qu'on le dirait d'opéra. C'est la vieille porte Sarrasine, envahie de lierre, et dans les bois montueux autour de la cité, partout des ruines, des pans de murailles romaines, des morceaux de monuments sarrasins, des restes de constructions arabes... »*⁷⁸

La première restructuration réalisée par la France sous les commandements du Colonel Lemerancier sera de l'ordre défensif afin de mieux protéger la ville des futures représailles. Puis certaines réhabilitations ont été réalisées comme les édifices religieux réaffectés à de nouveaux usages culturels, militaires et administratifs, seules quatre mosquées ont été conservées pour le culte musulman.

Les lieux défensifs qui existent encore aujourd'hui sont :

- **Le fort Lemerancier sur le flanc du Gouraya** : Construit par l'armée coloniale Française en 1837 qui l'utilisa comme fortin longeant la muraille encerclant la ville. Il leur servit à réduire l'étendue de leur système de défense et d'observation avancée. Le fort Lemerancier, se résume en un blockhaus entouré d'un ouvrage bastionné en pierres.

- **Le fort Gouraya** : Ouvrage militaire français, construit au XIX^{ème} siècle sur la crête du mont Gouraya, il faisait partie du projet de renforcement défensif de la ville. Doté d'une surface de 1500m², il est composé d'un bastion et d'un demi- bastion et de deux redans. Il abrite une caserne construite en 1836, un logement pour le commandant du fort et d'un magasin à poudre, un autre pour le stockage de nourriture et enfin une cuisine dotée d'un four.

Ce fort est situé sur la montagne Yemma Gouraya, qui rappelle la forme d'une femme allongée. Cette montagne, tient son nom, de **Yemma Gouraya** une femme sainte qui a vécu au XVI^{ème} siècle sur cette montagne. Issue d'une famille de saints, son père sidi Ayad, et ses

⁷⁸ Op-cit, BENAZZOUZ, Karima, P234.

trois sœurs : Yemma Yemna, Yemma Timezrit, Yemma Mezghitan, sont tous vénérés par la population en se recueillant sur leurs mausolées. Le Mausolée de Yemma Yamna est à quelques centaines de mètres de celui de sa sœur Gouraya.

Enseignante de Soufisme, Yemma Gouraya, entre en Hermitage sur le mont qui surplombe la ville. Durant l'invasion espagnole, cette femme combat aux côtés des habitants locaux. Aujourd'hui encore, lieu de sa sépulture, à l'intérieur du fort, un mausolée lui a été édifié, et certains rituels et offrandes s'y font encore.

Figure 22: La montagne de Yemma Gouraya



Source : @rachikb

- **Le plateau des ruines** : à l'époque coloniale française, le plateau des ruines était un pénitencier pour les soldats français qui refusaient parfois de se plier aux règles. C'est un ouvrage fortifié construit sur les ruines du fort rouge Hammadite détruit par les espagnoles. Plusieurs projets de réhabilitations ont été réfléchis, et l'un d'eux a même été réalisé nous pouvons en citer deux :

- **Le Projet de Sanatorium en 1982** : centre médicales pour les patients atteints d'insuffisance respiratoire, mais les initiateurs du projet ont été découragés de la quantité de travaux qu'il fallait réaliser à commencer par le grand besoin en eau dont nécessite un centre hospitalier.
- **Projet de réhabilitation en centre de savoirs et savoirs faire locales en 2003** : projet initié par la direction du PNG sous la responsabilité du bureau d'architecture de Mr Chafaa Wezane. Les artisans au bout de deux ans d'activité ont laissé à l'abandon le lieu car ce n'était pas à vocation touristique.

Aujourd'hui le plateau des ruines porte bien son nom, car à notre connaissance, il n'y a actuellement aucun projet de réhabilitations du site.

- **La Tour d'Oriac** : La tour Doriac a été érigée en 1836 en deux blockhaus afin de se protéger d'éventuelles agressions. Elle pouvait contenir jusqu'à huit hommes, construite en première ligne et en poste avancé dans la montagne.

- **Le fort Clauzel** : Ce fort sera édifié en 1835, sous les ordres du Maréchal Clauzel à l'emplacement de l'ancien Moulin Maure nommé Demous, dont la tour existe encore aujourd'hui. Il fait partie du projet de renforcement sécuritaire de la ville de Béjaia, il est construit conformément aux fortifications Coloniales quadrilatères françaises.

- **L'église Saint Joseph réhabilitée en Mosquée sidi el Mouhoub** : Bâti sur des assises en pierres d'un ancien temple de la colonie romaine cette mosquée remplace l'ancienne l'église de Saint Joseph (construite en 1858) après la révolution algérienne.

Les mosquées, et les zaouias avaient une importance capitale dans la vie religieuse de la population bougiotte, d'ailleurs Béjaia était nommée la petite Mecque au moyen âge, car elle comptait 99 lieux saints. Feraud en 2001 avait écrit, « *Les anciennes mosquées, oratoires, tombeaux de personnalités religieuses ou zaouïa étaient des lieux de rassemblement de nombreuses familles qui venaient prier, chanter les hymnes religieux et brûler de l'encens. Les pèlerins suivaient un parcours symbolique qui commence à l'entrée de la ville située à Bir Slem ou puits de la paix à quelques kilomètres sur l'axe reliant Bejaia à Mellala, avec une halte au puits de Bir slem pour se désaltérer et se purifier avant d'entrer dans la ville, et se termine avec l'ascension du mont Gouraya qui revêt un caractère spirituel. A la nuit tombée, dès que l'heure de la rupture du jeûne avait été annoncée par le canon de la Casbah, toute la ville s'illuminait des coups de feu retentissaient dans chaque quartier et les pèlerins se promenaient d'une chapelle à l'autre avec des torches à la main* »⁷⁹

Le nouveau tracé urbain (1848-1962)

Après les travaux défensifs, le tissu urbain de Béjaia connaîtra une modification radicale. Jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle, les français calqueront leurs modèles de villes françaises, ce qui viendra bouleverser l'ancienne structure urbaine, car ils vont détruire presque la totalité des traces médiévales, supprimant ainsi tous les éléments culturels autochtones de la ville, « où

⁷⁹ Op-cit, FERAUD, Laurent-Charles.

seuls les vestiges romains méritaient d'être analysés et conservés, alors que les médinas et les productions locales étaient traitées avec dédain et sans ménagements »⁸⁰

En 1854, un plan d'alignement sera adopté, ayant pour objectif la restructuration du tissu urbain, en perçant des rues larges, droites et alignées dans la Médina, des boulevards et des places accentuant ainsi le travail sur l'accessibilité et la rigueur géométrique, car les ruelles de la Médina étaient sinueuses et très étroites. C'est à partir de là que la restructuration réelle de la ville commence, en construisant des quartiers pour les européens qui allaient s'y installer, des routes, le réaménagement du port, construction du palais de la justice, la sous-préfecture, la banque de la place Gueydon, l'arsenal devenue le lycée Ibn Sina, ce qui va donner un réel essor économique à la ville. Ces aménagements et réalisations existent à nos jours, et ont gardé pour la plupart leur fonction initiale.

Un nouveau style de construction sera entamé à Béjaïa après la Visite de Napoléon III en 1865, laissant ainsi de côté un style architectural néo-classique, pour se concentrer sur une architecture qui prenait en compte le décor islamique. Quelques années plus tard, le style art déco fait son apparition à Béjaïa vers l'an 1925.

Entre 1891 et 1920 la croissance urbaine va se développer en direction de la mer, en réaménageant l'ancien port romain dans lequel ils ont fait reculer la mer de 50m afin d'installer une nouvelle infrastructure portuaire et ferroviaire.

Avant l'indépendance en 1962, de nouveaux édifices et de nouvelles extensions de certains quartiers ont vu le jour, comme le quartier Lekhmis (extension) et la construction du théâtre municipale qu'on appelle aujourd'hui le TRB (Théâtre Régionale de Béjaïa).

La ville de Béjaïa, comme nous avons pu le voir, est une ville riche en patrimoine, tant naturel, culturel, cultuel et immatériel, composée d'une longue histoire, la ville recèle jusqu'à nos jours des trésors patrimoniaux uniques dans leur genre. Malheureusement ces sites ne sont pas toujours correctement conservés, ni restaurés.

Prenons l'exemple du Fort Gouraya qui est menacé en plus des intempéries, par le manque d'intérêt et de compétence de la personne qui est chargée de son entretien. L'APC de Béjaïa, avait décidé de confier le fort à une personne physique sans aucune compétence ni connaissance dans le domaine du patrimoine pour l'entretenir. Une initiative prise pour appuyer la participation de la population dans la sauvegarde de leur patrimoine, une idée qui est à la base

⁸⁰ Op-cit, BENAZZOUZ, Karima, P.240.

très prometteuse mais cette personne devrait être encadrée et supervisée par les autorités compétentes, car le caractère authentique du monument a déjà été altéré en introduisant des matériaux non appropriés pour certaines restaurations comme le carrelage en granito, la brique et autres. Et en avril 2020, un mur complet du fort est tombé, sans raisons apparentes.

Le patrimoine de la ville est en ruine, et les collectivités territoriales ne sont pas encore prêtes à valoriser cette ville historique. Dans le chapitre qui va suivre nous allons présenter notre plan d'action afin de rendre la ville de Béjaia, plus attractive, plus vivante mais surtout mieux protégée.

Chapitre 04 : L'itinéraire touristique et impact économique : étude de cas de la ville de Béjaia

Théoriquement mettre en place un itinéraire touristique n'est pas très compliqué, le plus difficile est de rendre cet itinéraire intéressant, possible, confortable et facile d'accès aux visiteurs et aux touristes. Il faudrait aussi communiquer et informer les futurs utilisateurs sur celui-ci, réaliser des guides touristiques, des cartes spécifiques, une offre de promotion qui peut miser sur les beautés à découvrir en empruntant ce chemin, cela solliciterai la curiosité et l'intérêt des futurs touristes. Lorsqu'un itinéraire est ainsi présent dans une ville, cette dernière devra être en mesure d'offrir aux touristes les infrastructures adéquates pour profiter au maximum de son séjour.

Béjaia au début du XXème siècle, sous la colonisation française, avait un itinéraire culturel touristique très diversifié, les touristes (surtout français et européens) étaient invités à visiter plusieurs industries, vignobles, plages, monuments historiques, caps et montagnes de la ville mais aussi des communes voisines. Malheureusement, aujourd'hui cet itinéraire n'existe plus. Les industries qui furent dans le temps très florissantes et attractives n'existent plus, et les touristes qui visitent la ville aujourd'hui sont généralement livrés à eux même, sans guides touristiques (physique ou papier), et la carte mise à disposition des touristes n'a été publiée que très récemment (01.07.2020) sur le compte Facebook de la cellule de communication de la direction du parc (voir figure n°23).

Dans ce dernier chapitre nous allons essayer d'énumérer les impacts économiques que pourrait avoir le patrimoine de la ville sur son développement économique et social. Puis réaliser une étude comparative avec trois parcs nationaux de pays européens (Le Parco Nazionale del Cilento Vallo di Diano e Alburni en Italie, le parc national des Calanques en France et le Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina au Portugal), avec le PNG.

Et enfin, nous allons proposer un nouvel itinéraire, des recommandations et des idées d'activités attrayantes pour la ville de Béjaia et du PNG, qui auront de réels impacts sociaux économique (impacts socio-économiques) sur la ville et la population. Cela, en se référant aux informations que nous avons et à celles complétées par deux entretiens réalisés le 03.06.2020 par appels Messenger avec Mr Farid Achour, directeur du département de sensibilisation du PNG, et Mr Hamid Yahî, président du club de spéléologie et sport de Montagne Béjaia- CSSMB (Voir les questionnaire en annexe n° 02).

Teoricamente, montar um itinerário turístico não é muito complicado, o mais difícil é torná-lo interessante, possível, confortável e de fácil acesso para visitantes e turistas. Seria também necessário comunicar e informar os futuros utilizadores sobre o mesmo, produzir guias turísticos, mapas específicos, uma oferta promocional que possa apostar nas belezas a descobrir ao seguir esta rota, isto apelaria à curiosidade e interesse dos futuros turistas. Quando um itinerário está assim presente numa cidade, esta deve ser capaz de oferecer aos turistas as infra-estruturas adequadas para aproveitar ao máximo a sua estadia.

Bejaia no início do século XX, sob colonização francesa, tinha um itinerário turístico cultural muito diversificado. Os turistas (especialmente franceses e europeus) eram convidados a visitar várias indústrias, vinhas, praias, monumentos históricos, capas e montanhas da cidade mas também dos municípios vizinhos. Infelizmente, hoje em dia, este itinerário já não existe. As indústrias que outrora eram muito florescentes e atractivas já não existem, e os turistas que hoje visitam a cidade são geralmente deixados à sua sorte, sem guias turísticos (físicos ou de papel), e o mapa disponibilizado aos turistas só foi publicado muito recentemente (01.07.2020) na conta do Facebook da unidade de comunicação da gestão do parque (ver figura n°23).

Neste último capítulo tentaremos enumerar os impactos económicos que o património da cidade poderia ter no seu desenvolvimento económico e social. Em seguida, realizaremos um estudo comparativo com três parques nacionais em países europeus (Parco Nazionale del Cilento Vallo di Diano e Alburni em Itália, Parco Nazionale del Cilento Vallo di Diano e Alburni em Itália, Parque Nacional des Calanques em França e Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina em Portugal), com PNG.

E finalmente, proporemos um novo itinerário, recomendações e ideias para actividades atractivas para a cidade de Béjaia e PNG, que terão impactos sociais e económicos reais na cidade e na população. Isto, referindo-se às informações de que dispomos e às completadas por duas entrevistas realizadas em 03.06.2020 pelo Messenger telefona ao Sr. Farid Achour, director do departamento de sensibilização da PNG, e ao Sr. Hamid Yahi, presidente do Clube de Desportos de Caverna e Montanha de Béjaia - CSSMB (Ver questionário no anexo n° 02).

Theoretically setting up a tourist itinerary is not very complicated, the most difficult thing is to make it interesting, possible, comfortable and easily accessible to visitors and tourists. It would also be necessary to communicate and inform future users about it, to produce tourist guides, specific maps, a promotional offer that can bet on the beauties to be discovered along this route, this would appeal to the curiosity and interest of future tourists. When an itinerary is

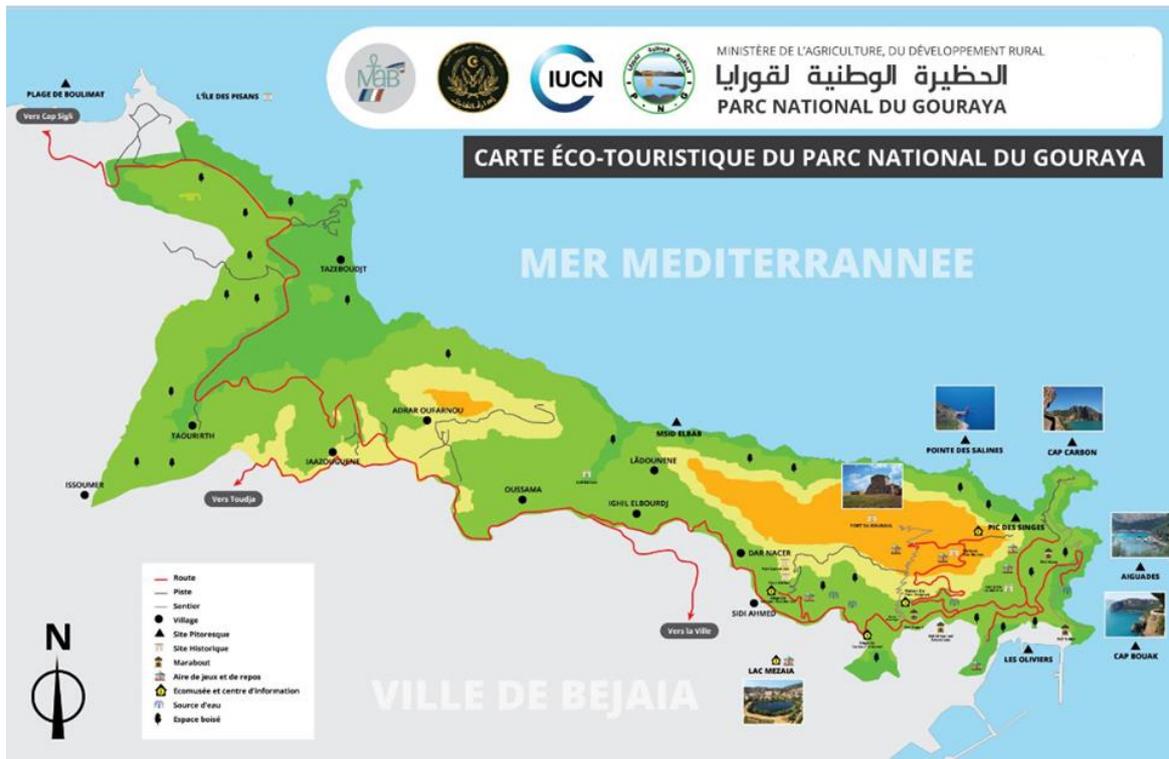
thus present in a city, the latter must be able to offer tourists the adequate infrastructures to make the most of their stay.

Bejaia at the beginning of the 20th century, under French colonization, had a very diversified cultural tourist itinerary. Tourists (especially French and European) were invited to visit several industries, vineyards, beaches, historical monuments, capes and mountains of the city but also of the neighbouring municipalities. Unfortunately, today this itinerary no longer exists. The industries which were once very flourishing and attractive no longer exist, and tourists visiting the city today are generally left to their own devices, without tourist guides (physical or paper), and the map made available to tourists was only recently (01.07.2020) published on the Facebook account of the communication unit of the park management (see figure no. 23).

In this final chapter we will try to list the economic impacts which the city's heritage could have on its economic and social development. Then we will carry out a comparative study with three national parks in European countries (the Parco Nazionale del Cilento Vallo di Diano e Alburni in Italy, the Parco Nazionale del Cilento Vallo di Diano e Alburni in Italy, the Parque Nacional des Calanques in France and the Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina in Portugal).

And finally, we are going to propose a new itinerary, recommendations and ideas for attractive activities for the town of Béjaia and PNG, which will have real social economic impacts (socio-economic impacts) on the town and the population. This, with reference to the information we have and those completed by two interviews carried out on 03.06.2020 by Messenger calls with Mr Farid Achour, Director of the PNG Awareness Department, and Mr Hamid Yahi, President of the Béjaia Caving and Mountain Sports Club - CSSMB (See questionnaire in appendix n° 02).

Figure 23: Carte touristique du PNG réalisée par la direction en Juillet 2020



Source : Cellule de communication du PNG, juillet 2020

I. Impact économique de l'implantation d'un parc national dans une ville historique

Penser Parc national, c'est généralement penser protection de l'environnement et maintien de la diversité des écosystèmes, l'impact économique et social vient souvent en dernière position. Il a pour mission de :

- Donner plus de visibilité, de notoriété et de mise en valeur du patrimoine naturel et culturel qui l'entoure et de la ville qui l'abrite.
- Sensibilisation de la population, et accompagnement des acteurs sur leurs actions dans les espaces naturels
- Préserver la qualité paysagère du site et l'identité patrimoniale et culturelle des populations locales, car elles ont tendance à disparaître avec le tourisme de masse.

Il faut savoir, que le PNG n'a pas réellement de fonction économique visible, car il n'y a aucune offre marchande au sein du parc, mais nous allons à travers certains travaux déjà réalisés au niveau international appliquer leurs idées et résultats de recherche sur le PNG.

A. La fonction économique d'un parc national

« *Chaque parc national constitue un centre d'attractivité fort et une ressource de première importance dans le paysage économique et touristique de sa région* »⁸¹. Un parc tout comme tout autre patrimoine, représente l'image et l'authenticité de la ville qui l'héberge, et apporte les aménités et services écologiques dont pourraient bénéficier la population locale et les visiteurs.

La ville de Béjaïa, est connue par Yemma Gouraya, lorsque nous parlons de cette ville, nous pensons directement à cette montagne, au PNG et à tous les endroits pittoresques qui les composent, la ville est connue beaucoup plus pour son patrimoine naturel que pour son histoire et sa culture, car le PNG est l'élément le plus visible de ville, et les visiteurs et touristes ont tendance à être attirés par le visible et l'attractif à l'œil nu.

Pour que le PNG ait une fonction économique, il faudrait qu'il ait une offre marchande, qui attire les touristes, et qui les incite à payer les offres de services que le parc pourrait mettre en place. Ces biens et services doivent être d'abord inventoriés et qualifiés, afin de les évaluer et évaluer leur importance économique et leur valeur monétaire.

- Nous avons alors les biens et services marchands : leur valeur dépend de la quantité commercialisée et de son prix de marché. Comme les produits agricoles et forestiers, la chasse, la pêche, le pastoralisme, les cueillettes...etc.

- Les biens et services non marchands : leur valeur se définit selon la satisfaction de son consommateur et à travers les activités récréatives pratiquées au parc, comme la protection de la faune et de la flore, la sensibilisation à l'environnement, la découverte de la nature...etc.

Les valeurs de ces biens sont généralement calculées selon leur valeur d'attractivité touristique, qui consiste à évaluer les dépenses des touristes. Ses dépenses ont des retombées directes en rapport avec les dépenses au sein de l'aire protégée chez les différents opérateurs touristiques comme (les visites et les activités payantes, les boutiques, les restaurants, les parkings, les hébergements au sein du parc). Puis viennent les retombées indirectes, qui réunissent les dépenses en périphérie du parc comme les commerces, les musées, les sites historiques. Nous aurons alors les bénéfices nets des activités récréatives, les recettes des droits d'entrées, les achats en boutiques, les recettes de restaurations et d'hébergements.

⁸¹LANDRIEU, Gilles, « L'évaluation de la valeur économique des parcs nationaux, en particulier du Parc national de Port-Cros : un exercice nécessaire mais délicat », Sci. Rep. Port-Cros nat. Park, n° 27, 2013, p.383

Au sein du PNG l'entrée est totalement gratuite, tous les sites composants le PNG sont ouverts au grand public 24h/24 et 7J/7, et la direction du PNG ainsi que les populations locales n'empochent aucune source financière des visiteurs. D'après Mr Farid Achour, lorsqu'il y'a eu un parking payant (géré par la direction du PNG) les recettes de celui-ci étaient directement versées au trésor public de l'Etat, et les petits commerces (restaurants ambulants, ventre de bijoux et poteries artisanales) squattent le PNG sans payer de redevance de location, ce qui en plus de ne pas être une source de revenu pour le PNG, c'est aussi une source de pollution et de destruction des écosystèmes pour le parc.

B. Les retombées économiques de la protection de l'espace naturel

Les retombées économiques d'un espace naturel implanté au sein d'une ville impacte cette dernière de manière positive, nous avons alors :

- Les retombées économiques directes : qui renvoient à l'analyse d'emplois créés par le parc qu'ils soient permanents ou saisonniers. Dans le cas du PNG, les emplois créés sont ceux de l'administration du parc avec 56 employés permanents, dont 26 sont dans la gestion administratives et les 30 restants sont des techniciens (Selon Mr Achour)
- Les retombées économiques indirectes : elles ont des impacts sur le tourisme, sur la demande résidentielle (impact sur le prix du foncier). L'existence du PNG dans la ville de Béjaia attire de plus en plus de touristes, ce qui a provoqué l'augmentation de la demande d'hébergement, de restauration et de transport. Parmi les emplois indirects créés grâce au PNG, les chauffeurs des mini bus privés qui transportent les touristes vers le PNG, pour le prix de 70da/place, l'équivalent de 0.40 euros/place, malheureusement nous n'avons pas leur nombre exacte. Ajoutons à ces emplois, les artisans qui vendent des tableaux, des bijoux kabyles et de la poterie fait main, au sein du parc (sur le chemin de la brise de mer, du cap Carbon et au pied du mont Gouraya).
- Les effets induits : nous parlons ici des emplois induits par l'image de marque du parc. Les touristes qui visitent le PNG, ont tendance à le faire en une journée, car les hébergements en ville sont pour la plupart chers par rapport aux budgets des familles et surtout des jeunes algériens (une nuitée à Béjaia coute entre 10 euros à 50 euros, parfois un peu plus⁸²), les gens

⁸² Sachant que le Salaire Moyen de Croissance (SMIC) algérien est de 137.75 euros (cours bancaire du 05.07.2020) et à 100 euros (sur le marché noir, sachant qu'en Algérie la devise est échangée au marché noir et non en banque).

préfèrent arriver tôt le matin et repartir tard le soir, ils auront alors à dépenser seulement pour leur restaurations et certains petits achats.

Depuis quelques années, les destinations touristiques se sont appuyées sur un nouveau concept de marketing qui est l'image de marque représentative de la destination. Cette image doit renforcer l'identité populaire mais aussi attirer de nouvelles personnes. L'un des moyens de créer cette image de marque, est de créer un logo pour cette destination touristique. Si nous devons résumer l'image de marque de la ville de Béjaïa sur un logo ce serait certainement, et pour tous les algériens, Yemma Gouraya, pourtant la ville a opté pour toute autre représentation (voir figure à gauche). Pour notre part, nous pouvons proposer une esquisse d'un autre logo (Voir figure à droite) où nous pouvons voir clairement Yemma Gouraya avec un slogan résumant l'histoire de la Ville : Béjaïa Tourisme, découvrez la ville lumière.

Figure 24: Logo de la ville de Béjaïa



Source : APC de la Ville de Béjaïa

Figure 25: Esquisse d'un nouveau logo



Source : Logo réalisé par Aouci Sofiane

C. Les services rendus par la nature selon le Millenium Ecosystem Assessment:

D'après le Millenium Ecosystem Assessment, la nature offre à l'homme plusieurs services des plus importants à sa survie :

- **Les services d'approvisionnement :** nous parlons ici de ce que nous pouvons prélever de la nature comme les produits alimentaires, les ressources génétiques, le bois, de l'eau, les matériaux, les plantes médicinales...etc.
- **Les servies de régulation :** ils représentent ce que peut faire la nature pour éviter des désastres naturels et écologiques, comme le fait de réguler le taux de carbone dans l'air, éviter l'érosion des sols, filtrer l'eau, la pollinisation des insectes.

- **Les services culturels** : en plus d'être un lieu de ressourcement, la nature est un lieu de récréation, et d'usage récréatifs, d'apprentissage et d'expérience.

- **Les services d'auto entretien** : « *comprennent le recyclage des nutriments, la production de biomasse par les plantes, la régénération des sols : ils conditionnent le bon fonctionnement des écosystèmes mais ne sont pas directement utilisés par l'homme* »⁸³.

Souvent ces services n'ont pas de valeur marchande, et sont invisibles dans l'économie, pourtant si nous pouvions les quantifier leur valeur serait beaucoup mieux appréciée et admise, car ils ont une valeur unique pour la survie de l'Homme.

« *L'évaluation des impacts économiques demande des informations provenant d'une foule de sources pour les dépenses, ainsi qu'un système fiable pour mesurer les impacts économiques* »⁸⁴. Et pour notre cas ce sont des informations que nous ne possédons pas, et pas seulement à cause du Corona Virus, mais à cause du fait que beaucoup d'entreprises privées et collectivités locales en Algérie, refuseraient catégoriquement de divulguer leurs recettes/dépenses.

II. Etude comparative du PNG avec les parcs nationaux européens

Nous sommes partie sur l'idée de comparaison du PNG avec certains parcs nationaux européens, afin de pouvoir proposer une offre touristique adéquate en se basant sur des exemples de réussite européenne.

A. Les critères de choix des parcs européens :

Nous avons choisi de comparer le PNG aux parcs européens suivants :

- Parc national des Calanques en France
- Parco Nazionale del Cilento Vallo di Diano e Alburni en Italie,
- Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina au Portugal

Le choix de ces parcs a été réalisé selon certains critères bien précis à savoir :

⁸³ Op-cit, LANDRIEU, Gilles, P05.

⁸⁴ Le Conseil canadien des parcs, et *The Outspan Group Inc*, L'impact des parcs nationaux, provinciaux et territoriaux du Canada sur l'économie en 2009, Ontario, Avril 2011, P03.

- Les parcs sont situés dans les pays programme du master TPTI, à savoir la France, l'Italie et le Portugal.
- Nous avons choisi des parcs qui ont une faune et une flore terrestre et marine méditerranéennes.
- Vu que le PNG se situe dans une ville historique, nous avons décidé de prendre des parcs proches de villes historiques et touristiques.
- et enfin, une comparaison subjective, visuelle, concerne la ressemblance des paysages offerts par ces quatre parcs.

B. Brève présentation des parcs nationaux européens

Dans la partie qui va suivre nous allons faire une brève présentation de chaque parc national avant de réaliser notre comparaison.

B.1. Parc national des Calanques en France (PNC)

Le parc national des calanques, est l'un des parcs les plus connus de France, de par ses paysages terrestres et marins purement méditerranéens, en plus de cette valeur paysagère et de sa biodiversité remarquable, les calanques possèdent une valeur culturelle unique. Situé au cœur de la métropole Aix-Marseille Provence, il fait l'objet d'une volonté de protection qui date de plus d'un siècle, mais ce n'est qu'en 2012⁸⁵, qu'il fut créé, conformément à la loi du 14 avril 2006 qui réforme les parcs nationaux français et concrétisent le projet de Parc national des Calanques.

B.2. Parco Nazionale del Cilento Vallo di Diano e Alburni en Italie (PNCVDA)

Créé en 1991, il est situé dans l'angle le plus méridional de la région de Campanie, dans la province de Salerne et s'étend de la côte tyrrhénienne jusqu'au pied des Apennins en Basilicate.

Il est classé deuxième plus grand parc du pays et a été déclaré patrimoine mondial de l'UNESCO, en 1998 en reconnaissance de son héritage naturel, culturel et historique. Il reçoit près de 2 millions de visiteurs par an, dont 20% sont des internationaux, ayant les profils suivants : familles avec des enfants, des amoureux de la nature, des randonneurs, des plongeurs, les amateurs d'histoire. Le parc est composé de 19 plages et 35 sites de plongée sous-marine, il

⁸⁵ Création en 1999 du Groupement d'intérêt public (GIP) des Calanques

possède 1 monastère, 49 musées, 188 sites historiques, architecturaux et culturels et 75 sites archéologiques, car il est proche de plusieurs villes italiennes très historiques. Il compte près de 1.7km de réseau de grottes sous terraines et 124 espèces d'orchidées sauvages

B.3. Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina au Portugal (PNSACV)

Le Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina, créé le 07.07.1988, s'étend sur une étroite bande de côte, la côte sud-ouest, sur l'océan atlantique d'une longueur de 110 km et une superficie totale d'environ 131 000 ha. Mais aussi sur quelques kilomètres de côtes méditerranéennes, C'est un mélange de zone mer-terre avec des caractéristiques très spécifiques qui lui confèrent une grande diversité paysagère, y compris certains habitats qui soutiennent une grande biodiversité, tant floristique que faunistique.

C. Comparaison des trois parcs européens avec le PNG

Tableau 4: Récapitulatif des ressemblances et différences entre le PNG et les parcs européens choisis pour notre comparaison

	PNG	PNC	PNCVDA	PNSACV
Pays d'origine	Algérie	France	Italie	Portugal
Région	Commune de Béjaïa	Marseille, Cassis, La Ciotat	Province de Salerne	Aljezur, Odemira, Sines et Vila do Bispo
Date de création	1924	2012	1991	1988
Superficie Totale	9 925 Ha	52 000 Ha	180 000 ha	130 000 Ha
Activités économiques lucratives	Non	Oui	Oui	Oui
Recherche scientifique	Oui	Oui	Oui	Oui
Activités touristiques	Oui	Oui/lucrative	Oui/lucrative	Oui/lucrative
Protection de la biodiversité	Oui	Oui	Oui	Oui
Marque du Parc	Non	Non	Oui	Oui
Paysages marins	Oui	Oui	Oui	Oui
Paysage forestier	Oui	Oui	Oui	Non
Paysage en dunes	Non	Non	Non	Oui
Paysage Falaises	Oui	Oui	Oui	Oui

Ecosystème méditerranéen	Oui	Oui	Oui	Oui
Reserve de biosphère MAB	Oui	Non	Oui	Non
Patrimoine mondial	Non	Non	Oui	Non
Patrimoine Culturel/historique	Oui	Oui	Oui	Oui

Source : Réalisé par l'auteur

Le tableau précédent, résume en partie les composantes qui nous intéressent le plus pour notre recherche et notre comparaison, comme nous pouvons le remarquer, ces quatre parcs ont beaucoup plus de points en communs que de différences, pourtant ces dernières sont de taille et font que certains parcs sont plus rentables économiquement que d'autres.

Cette différence réside dans le fait, que les parcs européens, ont tendance à s'orienter vers des activités lucratives sur le parc, comme des activités touristiques et culturelles payantes (kayak, randonnées, plongée sous-marine, visites guidées payantes, bivouac, cyclisme...etc.), des activités économiques à grands bénéfices (agriculture, petites industries, artisanat, pêche), certaines de ces activités existent aussi au PNG, mais la différence c'est que le parc n'a aucun bénéfice financier. Les touristes réalisent leur propre randonnées et visites, sans aucune redevance financière au parc, ce qui peut le rendre très faiblement durable.

Ajoutons à cela à la particularité du parc d'Italie et du Portugal qui possèdent leur propre marque, cette dernière contribue à la sauvegarde du patrimoine traditionnel de la région, des produits typiques et de l'artisanat local. En encourageant et en qualifiant la production de biens et de services avec des méthodes compatibles avec les caractéristiques du territoire de l'Espace Naturel Protégé et ses besoins de conservation. Le parc autorise certaines entreprises locales à utiliser sa marque en concession comme : les entreprises agricoles, forestières, agroalimentaires, commerce et tourisme, certaines entreprises artisanales, les coopératives, les consortiums, les fondations et les associations.

Elles peuvent utiliser l'emblème du Parc, et s'engageant à respecter les obligations et les prescriptions imposées par le règlement et par un acte de concession spécifique qu'ils doivent signer. La marque du parc, fait vendre, attire les consommateurs et les investisseurs, et c'est une source sûre de bénéfices.

Le PNG, ne possèdent pas de marque, pourtant ça pourrait être un réel atout de développement financier pour celui-ci mais aussi pour beaucoup d'entreprises locales, qui peinent à se lancer dans leurs activités, malgré le nombre de touristes qui visitent chaque année ce site.

III. Proposition d'itinéraire touristique pour la ville de Béjaia

La réalisation de cet itinéraire est assez spéciale, car le travail est purement théorique, la crise sanitaire à laquelle fait face le monde depuis le mois de janvier 2020, nous a complètement bloqué de tout travail sur le terrain, les frontières étant fermées depuis mi- mars 2020, nous n'avons pas pu voyager en Algérie, afin de pouvoir serpenter l'itinéraire que nous allons vous proposer plus bas.

A. Procédures utilisées pour la réalisation de l'itinéraire touristique de Béjaia

D'après certains travaux de recherches⁸⁶, et sous les directives du Professeur Filipe Themudo Barata, un itinéraire touristique doit suivre certaines démarches composées de quatre phases bien définies, afin qu'il soit complet, attractif et réalisable, nous parlons alors de la phase de recueil d'information, la phase de calcul du parcours à faire, la phase composition infrastructurelle du parcours et enfin la phase de l'offre et marchandisation de l'itinéraire.

A.1. Procéder au recueil de l'information

La méthode de recueil d'informations se divise en méthodes de recherches théoriques et pratiques. Nous sommes amenés (à la base) à réaliser plusieurs lectures, recherches sur terrains et entretiens (pour les habitants de la ville et les collectivités locales) afin de pouvoir réunir tout ce dont nous avons besoin afin de réaliser cette première phase. Ce recueil d'informations concernera :

- **Les caractéristiques du territoire basées sur des cartes d'État-major d'une échelle de 1/25000** (dénivelés, toponymes, rues et ruelle, faune et flore de la ville) ces cartes sont généralement des cartes très précises d'un site. Les cartes militaires en Algérie sont quasiment impossibles à avoir surtout lorsque le travail concerne une recherche à l'extérieur du pays. Nous avons pu nous procurer celle de 2019 pour la ville de Béjaia mais par absence d'autorisation d'utilisation, et le volume gigantesque de la carte nous préférons ne pas prendre le risque de

⁸⁶ KSENIYA, Khovanova-Rubicondo et al, « Outils de gouvernance des Itinéraires culturels », in Conseil de l'Europe, Gestion des itinéraires culturels : de la théorie à la pratique, Conseil de l'Europe | « Hors collection », 2015 | pages 113 à 172, ISBN 9789287179388

l'exploiter. Dans le chapitre n°03, nous avons utilisé certaines cartes du PNG et de la ville de Béjaia, qui seront suffisantes pour notre travail de proposition théorique.

- **Connaitre le patrimoine qui compose le site** : connaitre le plus de détails possible sur un site est un atout pour la réalisation de son itinéraire, dans le chapitre précédent nous avons pu recenser l'historique de la ville de Béjaia, sa composition patrimoniale et culturelle et la nature qui l'entoure, à savoir la mer, les montagnes et les forêts (PNG). Plus bas nous allons énumérer que peut-on réellement visiter sur notre site ? Comment s'y rendre ? Et quelles sont les activités que nous pouvons y faire ?

- **Lister les entreprises d'animation culturelle et touristique** : Dans le cas de la médina de Béjaia et du parc national du Gouraya, il n'y a pas réellement d'entreprise qui propose de visiter la ville ou le parc, pour deux raisons très importantes : en premier lieu l'Etat s'approprie le marché du tourisme dans le pays. Et en second lieu, les agences de voyage touristiques algériennes ont tendance à proposer des voyages vers l'internationale et très peu sont spécialisées dans la destination interne, et Béjaia ne fait partie d'aucune d'entre elles.

Pour les activités culturelles de la ville, c'est généralement la direction des activités culturelle de Béjaia qui s'en occupe, mais ils ne proposent pas de parcours pour la visite de la ville, ni du PNG.

Certaines associations essaient de proposer des sorties, des balades, des activités sportives, mais le problème avec les associations c'est le manque de médiatisation et d'information de leurs activités au sein du grand public.

Le PNG organise parfois des visites du PNG sur un sentier pédestre et un autre sentier maritime allant des aiguades à la pointe des salines, mais ces sorties sont généralement réalisées pour des élèves, gratuitement sans aucun bénéfice apparent.

- **Comprendre l'offre et la demande touristique du marché** : à Béjaia, tout comme dans toute l'Algérie, le tourisme ne fait pas partie des priorités de l'Etat, et très peu d'entreprises touristiques proposent la destination Algérie. Cela est dû au fait qu'il est beaucoup plus intéressant financièrement pour les clients de visiter les pays voisins (Tunisie, Maroc...etc) ; les pays de l'UE et les pays du Moyen Orient que de visiter l'Algérie. A titre d'exemple, une famille algérienne composée de cinq personnes en haute saison, paierai un voyage complet de six jours/ cinq nuits en Tunisie (tous frais compris) entre 700 et 1000 euros, alors qu'un week-

end (deux jours/ une nuitée) en Algérie (plus la ville est attractive, plus elle est chère) pour le même nombre de personne coûterai à partir de 300 euros.

Cette hausse de prix est la conséquence du manque de concurrence dans les offres touristiques et le manque d'infrastructures touristiques (surtout en hébergement).

- **Connaitre les lois nationales et internationales concernant la préservation du patrimoine, le développement culturel et touristique** : En Algérie, la culture, le patrimoine et leur gestion sont sous l'égide du ministère de la culture créée en 1982, tout en suivant un certain nombre de programmes et de projets urbains réalisés par le ministère de l'Habitat, de l'urbanisme et de la ville. Exemple du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU), le Plan d'Occupation des sols (POS) et enfin le Plan Permanent de Mise en Valeur des Secteurs Sauvegardés (PPSMVSS).

Il faut préciser que la réglementation algérienne dans ce domaine (et dans pleins d'autres) ressemble beaucoup à celle régie par la France au vu du lien très important entre les deux pays, qui fait que jusqu'à nos jours l'Algérie utilise son héritage colonial, y compris dans l'application des lois ressemblant à celle promulguées par son homologue français.

- ***Texte de loi décrété par le ministère de la culture algérien***

Pour protéger les monuments historiques en Algérie, une loi a été promulguée et votée en 1998. La Loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel. Elle a pour objet de définir le patrimoine culturel de la Nation, d'édicter les règles générales de protection, sa sauvegarde et sa mise en valeur, et de fixer les conditions de leur mise en œuvre. Les régimes de protection des biens culturels sont l'inscription sur l'inventaire supplémentaire, le classement et enfin la création de secteurs sauvegardés.

Art14 : « à compter de la notification de l'arrêté d'inscription sur la liste de l'inventaire supplémentaire, les propriétaires publics ou privés sont tenus de saisir le ministère chargé de la culture de tout projet de modification substantielle de l'immeuble qui aurait pour conséquence d'enlever, de faire disparaître ou de supprimer les éléments qui ont permis son inscription et qui risquent ainsi de porter atteinte à l'intérêt qui a justifié la préservation⁸⁷ ».

⁸⁷ La Loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998

Les biens culturels immobiliers, qui appartiennent aux privés, peuvent être intégrés dans le domaine public soit à l'amiable, soit en expropriation par le droit de préemption de l'État ou par acte de donation.

Les arrêtés 16-17-18 relatifs au classement des biens culturels, s'étendent aux immeubles bâtis ou non bâtis situés dans une zone de protection qui consiste en une relation de visibilité entre le monument historique et ses abords desquels il est inséparable. Ce champ de visibilité se limite à au moins **200m**, avec parfois une extension qui doit être autorisée par le ministère chargé de la culture. Lorsqu'un classement est décidé, un arrêté dans le journal officiel est publié et affiché au siège de la commune durant deux mois.

Les secteurs sauvegardés sont en résumé les casbahs, les médinas, les villages et agglomérations traditionnelles qui ont un intérêt historique et architectural.

Art 42 : « les secteurs sauvegardés sont créés et délimités pas décret pris sur rapport conjoint des ministres chargés de la culture, de l'intérieur, des collectivités locales et de l'environnement, de l'urbanisme de l'architecture de la ville⁸⁸».

Pour toute restauration, réhabilitation ou rénovation, les propriétaires peuvent bénéficier directement ou indirectement d'un financement de l'État pouvant aller jusqu'à 50% du budget total du projet. Pour les immeubles situés à proximité d'un monument historique, une autorisation est requise pour tous les travaux et peuvent avoir aussi une aide financière. Et pour faciliter ce financement, l'État a mis en place un fond national du patrimoine culturel.

Aujourd'hui l'Algérie compte vingt secteurs sauvegardés, parmi eux, deux secteurs au niveau de la wilaya de Béjaïa, l'ancienne ville ce que nous appelons la médina, et la Qelaa Beni Abbas⁸⁹.

A.2. Calcul du parcours

Cette phase ne peut se réaliser sans visite de terrains, car nous devons avoir les moindres détails sur le site à savoir :

⁸⁸ Idem, La Loi n° 98-04

⁸⁹ Décrétée et classée en 2013 par le décret N°13-187 du 06 Mai 2013/ JO N°26 du 15/05/2013, et la Qelaa de Beni Abbas classée par le décret N°15-208 du 27 juillet 2015/ JO N°13 du 12/08/2015

- **Expérimenter soi-même l'itinéraire** : L'une des premières choses à faire sur le terrain lorsque nous devons réaliser un itinéraire, c'est de visiter soi-même le site et le parcourir. Noter les moindres détails visibles qui pourraient interpeller les visiteurs, calculer les distances d'un lieu à un autre, prendre le temps de tout voir et chronométrer chaque déplacement, tester les moyens de transports, s'assurer de l'accessibilité des lieux, des conditions de marche (a-t-on besoin d'équipement de marche ou pas, est-il praticable pour tous les âges, personnes à handicapes, enfants ou pas ?), mais aussi et surtout la sécurité des lieux.

Nous n'avons pas pu nous rendre à Béjaïa pour réaliser notre travail, mais de souvenir : nous pouvons en résumé, dire que la médina et le PNG sont faciles d'accès que ce soit à pied, en bus, en voiture ou par vélo, que malgré le fait que certains chemins sont escarpés, et rocaillieux, cela n'empêche pas que les gens puissent y marcher facilement avec de bonnes chaussures. Le seul point négatif que nous pouvons recenser, concerne d'avantage les chemins menant vers les hauteurs du PNG, les sentiers sont mal entretenus, et il n'y a pas de barrières de sécurité qui pourraient sécuriser le chemin, il faudrait éviter de marcher trop près des bords des sentiers.

Figure 26: Sentiers du PNG (Pic des singes et Fort Gouraya)



Source : Photo prise par l'auteur en 2015.

Nous pouvons aussi ajouter, le fait que pour une fille, il vaudrait mieux y aller accompagnée que seule, car le parc reçoit plusieurs visiteurs de toute l'Algérie, et certaines différences

culturelles font que la sécurité des lieux est parfois compromise, et qu'il serait plus prudent de se déplacer en groupe.

- Réaliser une carte de l'itinéraire : cette carte permet aux touristes d'entrevoir l'emplacement des lieux à visiter, les distances à parcourir, et les activités qu'ils peuvent y faire, les emplacements des hébergements et des restaurants, des hôpitaux et unités de santé et toutes les infrastructures qui leur faciliteraient et leur permettraient d'apprécier leur séjour.

A.3. Signalisation et infrastructures

La signalisation a pour but d'informer et accompagner les visiteurs et les touristes le long de leur voyage, elle constitue un complément pour les guides et les cartes touristiques. Cette signalisation représente pour certains, un enjeu pour l'attractivité et l'image du territoire, une composante de l'amélioration de sa situation économique, car la signalisation valorise l'offre touristique, et incite les gens à découvrir d'avantage. De par celle-ci, le touriste aura un certain nombre d'informations plus facilement, tout en circulant, comme les endroits à visiter, l'emplacement des hébergements, des restaurants...etc.

La ville de Béjaïa, possède un manque drastique de signalisations et d'hébergements. Depuis quelques années les directions de la culture, du PNG et l'APC, essaient de refaire les panneaux de signalisation de la ville et du PNG qui ont des décennies, et qui ne sont presque plus lisibles. Le problème qui se pose dans cette situation, c'est que toutes ces dépenses d'après Mr Farid Achour revient à l'Etat (budget étatique alloué à chaque administration) et ce budget depuis 2014 se limite au budget de fonctionnement de la direction du PNG, ce financement ne leur permet pas d'investir dans des guides et cartes touristiques et encore moins dans les panneaux de signalisations.

Et la direction du PNG comme celle de la culture, n'ont pas droit au mécénat ou aux subventions, ajoutons à cela le fait que toutes les activités au sein du PNG, les visites des sites touristiques de la ville sont soit gratuits soit payants à prix dérisoire (exemple du prix du billet d'entrée dans un musée qui ne dépasse pas 1 euro par personne) ce qui rend la situation économique du parc mais aussi des infrastructures culturelle très peu rentable et peu durable.

Ces infrastructures ont tendance à attendre de l'aide de la part des associations et des volontaires qui se proposent d'imprimer parfois, des cartes touristiques, des guides, de faire des journées volontariat de sensibilisation et de nettoyage (selon toujours la même source : entretien avec Mr Farid Achour). Comme ça a été le cas par exemple le 13.06.2020, où une journée

Volontariat (ramassage des déchets) a été organisée sur les hauteurs de Gouraya en collaboration avec la Direction de l'Environnement et les associations : Assirem Gouraya, Barik El Amel, Numidia Action, Perle d'Afrique, El Bahdja et Kayak Béjaia.

A.4. Le marchandising de l'itinéraire

Un itinéraire doit aujourd'hui respecter les principes du développement durable, et de gestion durable du patrimoine en incluant :

- *la dimension environnementale (par exemple, la préservation des ressources naturelles) ;*
- *la dimension socioculturelle (échanges culturels, diversité, bien-être social et valeurs) ;*
- *la dimension économique (efficacité financière et économique dans la gestion du patrimoine culturel et des ressources) ;*
- *la dimension institutionnelle (élaboration de modèles démocratiques de gouvernance, assurant des approches participatives).⁹⁰*

La viabilité économique est souvent difficile à maintenir dans la gestion d'un itinéraire. Aujourd'hui celui-ci doit fournir une expérience sociale aux touristes, il doit être créatif, et doit prendre de l'importance quant à son implication dans les stratégies d'attractivité touristique.

La consommation touristique a muté ces 20 dernières années, les touristes cherchent aujourd'hui l'aventure, la découverte, l'apprentissage et le partage de cultures et d'expérience ce qui modifie la valeur économique des produits touristiques, et toute l'offre touristique.

Malgré le fait que certains travaux de constructions d'infrastructures touristiques sont lancés dans le cadre du programme du Schéma Directeur d'aménagement touristique (SDAT 2030), mais aucun projet n'a encore été livré, et à cause de la crise politico-économique que subit le pays, il sera très difficile de maintenir le financement et la continuité de ces projets.

C'est pour cela que dans la dernière partie de ce chapitre nous allons essayer à partir de notre itinéraire proposé, réaliser une offre touristique qui le valorisera.

B. Présentation de l'ancien itinéraire touristique de la ville de Béjaia du 20^{ème} siècle.

Au début du 20^{ème} siècle, plus exactement en 1914, le comité du syndicat initiative de Bougie, a rédigé un livret-guide illustré de la ville, distribué gratuitement aux touristes qui

⁹⁰ Op-cit, KSENIYA, Khovanova-Rubicondo et al, P118

venaient en vacances. Ce guide leur permettait d'avoir des informations complètes sur la ville, son patrimoine, sa culture, sa nature, les lieux pittoresques à visiter, il présentait aussi les villes avoisinantes de Bougie.

En temps de la colonisation française, Béjaïa était une ville très prisée et attractive pour les européens, car c'était une ville riche qui offrait à ses visiteurs, la mer, les montagnes, la forêt, la nature, le contact humain avec les indigènes, des expériences gustatives, des visites dans des usines très réputées au 20^{ème} siècle. L'offre touristique pouvait convenir à tout le monde, car chacun pouvait trouver les loisirs qu'il cherchait.

L'itinéraire de 1914⁹¹, n'était pas seulement une visite dans la nature, ou du bronzage au bord de la mer, ou la découverte des sites historiques, c'était aussi la visite de vignobles et la dégustation de vin, visite des huileries traditionnelles kabyles...etc.

Les voyageurs européens arrivaient à Béjaïa par bateau, de Marseille. Dès que le paquebot dépassait le Cap Bouak, un magnifique tableau se dressait devant eux, s'émerveillant devant la magnifique Yemma Gouraya (la fameuse montagne) qui surplombait toute la ville construite en étage. Le voyageur, était sublimait par tout ce qui l'entourait, les montagnes du Djurdjura, des Babors et la vallée de la Soummam finalisait ce paysage unique.

La première chose que voit le passager lors de son débarquement, à 100m du bord du quai, Bab El Bahr ou la porte Sarrazine, sous une ruelle à pente, avec un escalier menant à la place de la sous-préfecture de la ville. Il peut tout aussi en longeant la ligne du quai, arriver au fort Abdelkader. Pas très loin de la place de la préfecture, Le Royal hôtel (voir annexe n° 03), était l'hôtel le plus réputé de la ville, digne des grands hôtels d'Alger (en ces temps-là c'était une référence de luxe)

Un peu plus loin de l'hôtel, des escaliers immenses mènent vers la mairie, où les gens pouvaient admirer la magnifique mosaïque romaine découverte en 1891 près de l'ancien palais de l'étoile dans les fondations de l'hôpital civil. Une rue en pente (rue Trézel) débouche sur la place Gueydon, qui donne sur un panorama de toutes les nuances de bleu de la mer, montagne et ciel. Cette rue continue toujours en pente pour arriver à la place de l'Arsenal, nommée aussi Place Clément-Martel.

Afin d'aller vers le haut quartier de la ville, il fallait suivre la rue Fatima à droite, pour passer à côté de l'école des filles indigènes, et devant la mosquée Sidi Soufi, la rue mène vers l'école

⁹¹ Nous avons pu trouver ce guide en forme électronique sur le site français Gallica.

indigène des garçons, le fort Barral (Bordj Moussa) et en fin l'hôpital civil (Franz Fanon) et pour descendre dans le quartier commercial industriel, il fallait suivre le grand boulevard François Bisiou.

Sur la façade de l'église de la ville, les touristes pouvaient entrevoir trois signes gravés dessus, le croissant représentant la domination musulmane de la ville, une comète de 1858, l'année de construction de l'église et enfin une ruche, l'emblème de l'activité des kabyles (le miel, la cire pour bougie...etc), la balade se poursuivra en visitant d'autres monuments historiques, comme les mosquées de sidi Touati, Sidi Abderrehmane, Bab el Fouka...etc.

Plusieurs sites pittoresques sont à découvrir à quelques pas plus haut de la ville. En empruntant la route des oliviers très boisée et très fréquentée, les touristes arrivaient au Cap Bouak, avaient le choix entre descendre vers la plage des aiguades ou remonter du côté du grand phare du cap Carbon passant par une route militaire entre les cimetières catholiques et israéliens. En serpentant le Cap Noir sur son sentier pédestre, le touriste se retrouvera directement sur la baie des aiguades. Le cap Carbon en ces temps-là pouvait être visité, on l'appelait le belvédère des roches noires, un lieu où les gens pouvaient s'asseoir et profiter des beaux paysages.

D'un côté, certaines usines ouvraient leurs portes aux touristes, sans avoir une date bien précise, au 19^{ème} siècle, la directrice de l'école des filles Kabyles, Mlle Melnotte, avait créé une industrie de Tapis et de broderies indigènes, en ces temps-là les touristes étaient autorisés à visiter l'école lorsque les filles n'étaient pas en classe.

Ils pouvaient aussi visiter les huileries traditionnelles de Kabylie. La production d'huile d'olive était fructueuse chaque deux ans, il existait à Bougie, 60 moulins européens et 3000 moulins kabyles. En 1910, 5.227.600 kilos d'huile a été vendu pour la France, sous certaines étiquettes des plus connues. L'usine Borg avait ouvert ses portes aux touristes pendant des années, afin qu'ils puissent voir comment on produisait l'huile d'olive, mais aussi goûter et acheter ce produit, qui faisait partie de la culture gastronomique de la population locale.

Aujourd'hui, beaucoup de sites, usines, et écoles, n'existent plus, et la culture touristique en Algérie se limite généralement aux pittoresques et aux sites historiques (à moindre intensité), le patrimoine industriel n'a pas encore retrouvé sa place dans ce pays multiculturel, multilingue et multi-identitaire.

C. Proposition d'une offre touristique à partir d'un nouvel itinéraire touristique

Dans cette partie finale de ce dernier chapitre, nous allons exposer, notre itinéraire, et l'offre touristique qui pourrait le rentabiliser à long terme.

C.1. Ce que nous pouvons voir à Béjaia : composition de l'itinéraire

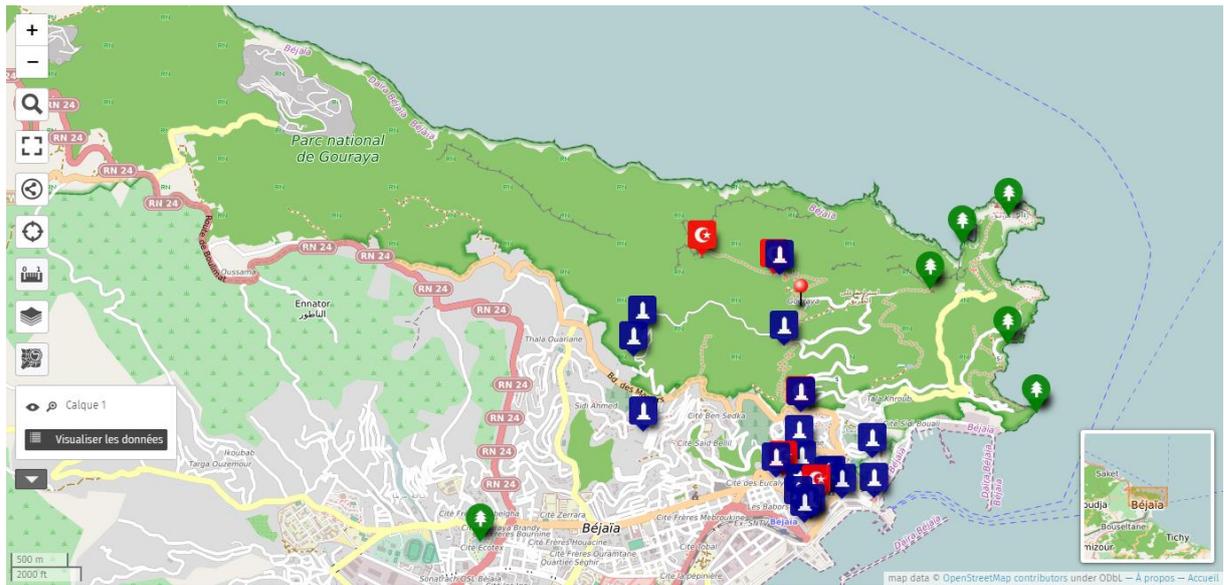
Afin de visiter la ville de Béjaia, nous pouvons proposer plusieurs itinéraires, à thème différents. Nous pouvons avoir un itinéraire historique, où seuls les sites patrimoniaux historiques feront partie du chemin de la visite. Puis nous pouvons avoir un itinéraire culturel, car la ville de Béjaia est nommée la petite Mecque de par ses 99 saints masculins tous vénérés, la légende populaire raconte qu'il ne manquait qu'un seul saint pour atteindre les cent qui aurai permis à la ville de devenir la Mecque actuelle, mais la centième personne était une Femme, Yemma Gouraya, ce qui a compromis cet avenir tant rêvé. Et enfin un itinéraire purement naturel, où les touristes pourront profiter de tous les paysages pittoresques que peut leur offrir le PNG.

Vu que la ville de Béjaia et le PNG sont entremêlés, nous avons choisi de présenter un itinéraire représentatif pour la culture, le patrimoine, la nature et la religion de la population de la ville. Un itinéraire basé sur un chemin qui passera par les sites historiques, naturels, culturels et culturels.

Nous n'avons pas pu mettre en place une carte touristique proprement dite, car nous n'avons pas les compétences graphiques adéquates, par contre nous avons pu à partir d'une carte en ligne, y mettre tous les lieux qui composent notre itinéraire, ainsi qu'une petite légende pour chacun.

Vous pouvez trouver les détails de cette carte sur le lien suivant : https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/carte-descriptive-de-la-medina-de-bejaia-et-du-png_318838#14/36.7664/5.0826

Figure 27: Carte représentative des sites à intérêt touristique de Béjaia



Source : Réalisée par l’auteur sur le site internet Umap.

Sur la carte vous allez remarquer trois puces de localisation différentes, où chacune représente un bien spécifique, en cliquant dessus, vous aurez un petit aperçu historique du site représenté. Vous avez alors :



Cette puce représente les sites et monuments historiques



Celle-ci représente le patrimoine culturel/religieux entre anciennes mosquées et Zaouias



Celle-la représente la nature.

Quel que soit de par où nous arrivons à la ville de Béjaia, nous apercevons toujours en premier, un bout de la nature que peut offrir le PNG. Yemma Gouraya par route ou par train, les caps et falaises des sbe3 Djbilates (les sept petites montagnes) par bateau, et la mer ainsi que le PNG par avion. Quel que soit son moyen de transport, le touriste sera dès son arrivée époustoufflé par les beaux paysages naturels de cette ville.

La plupart des bus vous prendront à la Porte Sarrazine, c’est d’ailleurs le terminus de la plupart d’entre eux. En descendant à la porte Sarrazine (Bab El Bahr), vous avez le choix entre monter les escaliers menant à l’ancienne ville où au contraire marcher vers la droite afin de découvrir la fameuse Porte Hammadite Bab El Bahr.

En choisissant de prendre sa droite, vous découvrirez au fond un magnifique fort, le Fort Sidi Abdelkader, où le mausolée du Saint, existe encore aujourd'hui. Plusieurs personnes s'y rendent aujourd'hui afin de prier et se recueillir sur son tombeau, les visites ne sont permises que les mercredis et l'entrée est gratuite.

La légende raconte, que lorsqu'une femme rentre dans le Mausolée, elle doit se regarder dans une sorte de miroir magique, qui lui ferai peur car il déforme les visages, pour qu'elle n'ait plus jamais de frayeur. Ensuite, elle rentre dans la pièce où se trouve la tombe de Sidi Abdelkader, se couvre la tête avec le drap qui recouvre le tombeau pendant quelques minutes, et fini par mettre un peu d'argent dans ce que nous appelons la tirelire pour la paix. En sortant, elle mange des dates et de la tamina (recette traditionnelle à base de semoule, miel, beurre et cannelle).

Les visiteurs donnent une Waada (petite somme d'argent contre la possibilité de faire tous les vœux et prières possibles et imaginables), dans la Khaloua, où Sidi Abdelkader aurait prêché pendant 40 ans sans se nourrir ni sortir. La tradition veut qu'à chaque mariage, le cortège de la mariée doit passer sous le tunnel soutenant le fort, pour obtenir bonheur et Baraka (miséricorde) de Sidi Abdelkader.

Ce Tunnel mène à la brise de mer, un long et beau chemin dans lequel vous pourrez vous reposer sur des bancs, en admirant la mer, manger du bon poisson frais dans les restaurants installés sur les lieux, et aussi profiter des vendeurs ambulants, chez qui vous trouverez de beaux bijoux traditionnels, de la poterie faite main et de magnifiques tableaux représentant les paysages de la ville.

Au fond du chemin la brise vous avez le choix de continuer à pied vers le PNG ou de préférence en voiture car c'est plus sécurisé et rapide. Plusieurs autres chemins peuvent mener au PNG, en passant par Sidi Ahmed, en prenant les mini bus jusqu'au parc, ou en allant à pied à partir du centre de l'ancienne ville.

En montant à pied au parc par la ville, vous aurez plus l'occasion de voir les vestiges de la ville et ses sites historiques à savoir : L'ancien Hotel Royal qu'on appelle aujourd'hui le garage, la préfecture et la mairie de la ville, la fontaine de Lambèse en face de la mairie, la place Gueydon et sa fameuse fenêtre ouverte sur la mer, la place de l'arsenal qui est aujourd'hui le terminus des bus qui mènent vers le centre-ville. Vous verrez aussi le TRB, la poste, en montant vous allez découvrir, le lycée Ibn Sina, le Musée Bordj Moussa, Bab El Fouka, l'hôpital Franz

Fanon, la mosquée Sidi Lmouhoub, Sidi Soufi. A partir des bois des oliviers, vous entrer dans le PNG, et c'est à partir de là qu'un long et grand sentier verdoyant est à découvrir.

A l'entrée du parc (sans avoir une entrée bien précise), vous allez découvrir une citerne romaine à côté du mausolée Sidi Touati. Sidi Touati était un homme sage, et vénéré de tous, qui ne sortait jamais de son Hermitage, un jour le prince Hammadite Al-Nacer, parvint à le sortir de sa méditation pour faire une promenade avec lui sur la mer. Le prince lui parlait en se vantant : *« Admire [...] les progrès de mon entreprise et la splendeur dont brille aujourd'hui noire capitale, du sein de laquelle s'élèvent majestueusement les minarets d'une infinité de mosquées. Bougie n'est-elle pas la plus belle ville du monde, et ne mérite-t-elle pas de porter le nom de Petite Mecque ? »*

Sidi Touati en homme sage, méprisait l'engouement du prince pour l'argent et le pouvoir et le matériel, et lui répond : *« Tu oublies [...] l'instabilité des choses humaines ; apprends donc que les monuments que tu t'obstines à élever à grands frais tomberont en ruines, seront réduits en poussière, et que la renommée que tu espères fonder sur leur durée, s'écroulera comme eux avec le temps ! »*

Le saint marabout fit alors appel à l'intervention divine, afin de convaincre son maître par une preuve surnaturelle de ce qu'il prédisait. Agissant sous l'inspiration céleste et doué d'une illumination soudaine, il ôte son burnous, le déploie devant le sultan, lui cachant ainsi la vue de Bougie. A travers ce rideau improvisé et devenu transparent, Al-Nacer aperçut une ville ; mais ce n'était plus la sienne ; partout le sol était jonché de ruines ; les mosquées, les palais et les resplendissants édifices avaient disparu ; en un mot, ajoute le légendaire, il vit Bougie des temps modernes ruinée et presque inhabitée.

Le saint secoue de nouveau son burnous et Al-Naciriya (Béjaia) surgit de nouveau, magnifique. «Voilà ta ville, tes palais, tes mosquées, tes bassins et tes jardins... Tu peux en jouir pour une période limitée...»⁹²

A gauche du mausolée de Sidi Touait, vous aurez le fort Clauzel, en mentant le sentier pédestre, vous allez découvrir la tour Doriac et la Fort Lemercier, plus ou moins proche l'un de l'autre.

⁹² <http://quintessences.unblog.fr/2015/03/01/la-legende-de-sidi-touati-et-le-prince-hammadide-al-nacir-fondateur-dal-naciriya-bejaia/>

C'est à partir de là, qu'une longue et belle promenade commence à l'intérieur du parc boisé, cette balade est en hauteur, cela veut dire que plus vous marchez, plus vous vous retrouvez perchés sur la montagne de Gouraya, passant par le plateau des ruines, Avant d'arriver au Fort Gouraya, de ce point vous dominerez toute la ville de Béjaia, la mer le port, la ville vous paraîtront minuscule.

Figure 28: fin du sentier menant vers le Fort Gouraya



Source : Photo prise par Akroune Amel, Mars 2018

A partir du fort Gouraya, un long sentier de 2.4km vous attend afin d'arriver au Pic des singes, où se dresse la première table d'orientation d'Afrique.

Cette table d'orientation, perchée sur 430m de hauteur, doit son existence, en 1934, à Felix Borg, directeur du syndicat d'initiative de tourisme à Béjaia. Elle permettait, et le permet encore aujourd'hui, de savoir que représente chaque paysage que nous contemplons dans chaque côté.

« Après l'indépendance de l'Algérie, la table d'orientation, malheureusement délaissée, subit de multiples détériorations. Malgré sa dureté, la lave de Volvic fut en grande partie cassée. En 1999, la wilaya de Béjaia entreprit son remplacement, et le Parc national de

Gouraya se chargea de la réparation du chemin qui y mène. Par précaution, la wilaya commanda trois nouvelles tables à l'artiste Nouredine Bouzidi. Ce dernier voulait que ses œuvres soient «des tables actualisées et améliorées». Il les a enrichies de noms de localités qui n'existaient pas à l'époque coloniale, ou qui ont été rebaptisées depuis. Il retranscrit, également, les indications topographiques en berbère, avec lettres latines »⁹³

Figure 29: Photo représentative de la table d'orientation du pic des singes



Source : Photo Prise par Akroune Amel, en mars 2018

A partir, du pic des singes nous pouvons soit descendre et faire un long tour avant d'arriver au cap noir et serpenter un sentier pédestre offrant une vue époustouflante sur le Cap Carbon et son grand phare, soit aller directement au cap Carbon mais l'accès est interdit au cap (zone intégrale du parc mais aussi zone militaire), et le chemin n'est conseillé que pour ceux qui ont l'habitude de le sillonner, car vous pourriez facilement vous y perdre.

⁹³ <http://rabahnaceri.unblog.fr/2017/07/24/bgayet-histoire-vraie-de-la-table-dorientation-situee-au-pic-des-singes/>

A l'entrée du sentier du cap noir, vous trouverez tout comme à la brise de mer, des vendeurs ambulants de bougie, poterie et peinture. Tout au long de ce sentier, vous découvrirez des images dignes de cartes postales, le Cap Carbon est illustrée dans toute sa splendeur, mais il vaut mieux de ne pas avoir le vertige et surtout ne pas s'approcher des bords du sentier, car ils ne sont pas protégés. A la fin de ce sentier vous arriverez à la baie des aiguades, là où les romains accostaient pour chercher de l'eau fraîche d'une source non pas loin de la baie.

A partir de là vous avez le choix entre redescendre en ville, ou si le coucher du soleil n'est pas encore arrivé, de réaliser le sentier marin qui mène des aiguades vers la pointe des salines (ou sainte Anne) en passant par les merveilleuses grottes du cap Carbon.

Ce parcours peut prendre plus d'une journée, nous pouvons conseiller aux touristes de visiter la ville et ses vestiges le premier jour, et faire les sentiers du parc le deuxième jour. Ce serait beaucoup plus intéressant de découvrir chaque site tranquillement.

Pour les amateurs de musées, la ville de Béjaia, possède cinq autres musées en plus du Bordj Moussa, nous avons le Musée du Moudjahed, le Musée de Géologie, musée du lac Mézaia (qui fait d'ailleurs parti du PNG), le musée de l'art et savoir-faire, et enfin le musée des micros système et de biosphère à la direction du PNG. Ces musées sont tous facilement accessibles et se situent en ville.

Cet itinéraire pourrait être rentable, et permettrait un développement socioéconomique considérable, s'il pouvait y avoir une offre marchande adéquate de celui-ci qui satisferait les touristes, les collectivités territoriales mais aussi la direction du PNG, car nous devons le rappeler, notre objectif premier est de protéger la nature, favoriser le développement durable de la ville et du PNG.

C.2. Rentabilisation de l'itinéraire proposé

« En principe, personne ne peut être exclu des bénéfices de services collectifs que la puissance publique met à notre disposition à travers les mesures prises pour la protection des sites, la restauration des monuments historiques, ou l'aménagement de jardins publics. Il est cependant permis de se demander s'il est opportun ou non d'appliquer le principe d'exclusion aux visiteurs de parcs nationaux : leur accès doit-il être ouvert à tous, librement, moyennant

un droit d'entrée de principe ? Répondre à la question, c'est essayer de définir à quel type de service collectif appartient un parc national »⁹⁴

- Instauration des droits d'entrées au PNG :

Afin de limiter les dégâts de dégradation du patrimoine au sein du PNG, et de la médina de Béjaïa ou tout simplement rentabiliser les dépenses réalisées pour leur sauvegarde, les collectivités locales et les administrations telles que celle du PNG pourraient instaurer des droits d'entrées. Car le fait de garder ces lieux gratuits ont un double inconvénient :

- « Elle revient à subventionner indirectement les personnes qui ont les moyens de se déplacer et suffisamment de temps libre pour accéder aux parcs, éloignés des grands centres urbains ; or, une partie non négligeable de la population qui contribue par l'impôt au financement de ces dépenses, n'a pas accès à ces espaces de loisirs pour des raisons inverses (manque de temps et de moyens financiers) ;

- une plus large contribution de l'utilisateur de ces biens collectifs l'incite à une meilleure appréciation du service rendu, d'autant plus qu'il n'existe pas de substituts étroits, chaque parc national ayant ses caractéristiques propres ; le droit d'entrée fixé à un prix relativement élevé limiterait les risques de gaspillage de ressources exceptionnelles, les visiteurs prenant plus de précautions »⁹⁵.

Donc l'une des premières sources de financement que pourrait avoir le PNG serait d'instaurer un prix d'entrée qui est de deux éléments : le cout marginal d'usage et le péage pur.

- Le premier étant calculé en prenant en considération les dépenses d'entretiens et de restaurations du site à moyen et long terme. Plus le nombre de visiteurs augmentent plus le prix devrait augmenter car les besoins en dépense augmenteront et la qualité des lieux devrait être toujours à la hauteur.

- le second sera le péage pur, qui est fixé en fonction du degré de saturation du parc, il va contribuer à orienter la demande et à adapter à la capacité d'accueil.

Cette tarification aura tendance à orienter, répartir et harmoniser la demande des visiteurs, si nous pratiquons une discrimination des prix entre usagers. Nous pouvons alors pratiquer des

⁹⁴CUSSET, Jean Michel, « Ressources naturelles, espaces de loisir et analyse économique », *Revue économique*, volume 21, n°1, 1970, p.23

⁹⁵ Idem, CUSSET, Jean Michel, p26

tarifs hors saison bas afin que les gens pouvant venir en cette période puisse le faire, ce qui permettra de décongestionner la haute saison.

Une autre solution serait de pratiquer des abonnements, une sorte d'offre de fidélisation qui donnera accès aux touristes à tout moment sans se soucier des changements des prix d'accès.

Bien évidemment il faut préciser que pour instaurer des droits d'entrée, la direction du PNG devrait penser à fermer le parc, car pour le moment il est grand ouvert 24h/24, sans aucune restriction d'heure, ou de journées pour les visites.

C.2.2 La visite virtuelle payante du PNG

Aujourd'hui le virtuel joue un rôle important dans le développement et l'attractivité touristique d'une destination. Par conséquent la direction de la culture en collaboration avec des infographes, et la direction du PNG peuvent mettre en place une visite virtuelle du PNG et de la médina (patrimoine naturel et culturel). Mais pas que, permettre aussi aux visiteurs d'entrer dans des lieux qui sont généralement interdits d'accès ou tout simplement difficile d'accès au grand public (comme le cap Carbon, les grottes dont jouit le PNG, certaines pièces fermées du fort Abdelkader et autres sites culturels). Afin de rentabiliser ce projet, les personnes chargées de cette activité peuvent mettre en place un compte premium pour les étrangers, qui pourront payer cette visite en devise étrangère, la manne financière récoltée pourra servir à la protection et la valorisation du site.

C.2.3. Coopération des collectivités locales, des agences de voyages nationales et les associations locales de Béjaia

Plusieurs associations activent dans le domaine de la protection et la valorisation du patrimoine de Béjaia, comme l'association ARDH (protection de l'environnement), l'association les Aiguades (protection du patrimoine de Béjaia), le club de spéléologie de la ville de Béjaia, l'association pour la sauvegarde du patrimoine culturel de la ville de Béjaia. En collaboration avec la direction de la culture de Béjaia, de l'administration du PNG et des agences de voyages, elles peuvent lancer des programmes de visites payants au sein du PNG et de la Médina.

Des visites guidées par ces associations, afin de faire connaître l'histoire de la ville, du PNG aux touristes, mais aussi les sensibiliser au respect de la nature et du patrimoine.

Les Agences de voyages seront responsables du marketing et du lancement de cette offre touristique, mais aussi du transport des visiteurs. La direction de la culture et du PNG seront

responsables de la programmation de ces visites et leur bon déroulement, et les associations auront pour mission de faire découvrir les lieux aux visiteurs, d'instaurer des programmes éducatifs, récréatifs et des programmes de sensibilisation (chacune selon sa spécialité).

La direction PNG pourrait organiser des ateliers découverte de la faune et de la flore avec les enfants et les jeunes, afin de leur inculquer la culture de la découverte et de la protection de l'environnement. Et les associations ainsi que la direction de la culture pourront proposer des activités de récréation en tout genre comme :

- *des parcours aventures pour les enfants, qui consistera à un enchaînement d'activités à caractère sportif sur des petits troncs d'arbres.*
- *la tyrolienne pour adulte*
- *une initiation à l'escalade que le club de spéléologie organise bien souvent*
- *initiation au slackline sur petites hauteurs⁹⁶*
- de la plongée sous-marine
- des randonnées pédestres et cyclables pour adultes et enfants
- des sorties en bateaux pour découvrir les grottes des caps et l'île Pisans
- mettre en place un passe musée pour tous les musées de la ville afin de faciliter l'accès mais aussi l'information de leur existence aux touristes.

Les touristes paieront un pack, dont le prix variera, selon les services et activités choisis.

La direction du PNG pourrait limiter son nombre de visiteurs par jour afin de ne pas détériorer le parc. Pour ce faire, elle pourra s'adresser à des informaticiens qui pourront créer une application de comptage de touristes qui rentrent et qui sortent du parc, afin que les gardiens de celui-ci puissent autoriser ou pas les nouveaux touristes qui arrivent. L'application pourrait être téléchargée par le grand public afin de voir si le parc est accessible ou pas en temps réel. La limitation du nombre de touriste est très importante pour la sauvegarde de l'écosystème du PNG.

C.2.4. Agrotourisme, artisanat et produit du terroir

⁹⁶ Propositions faites lors de notre entretien, avec Mr Yahi Hamid, président de l'association de spéléologie et sport des montagnes de Béjaïa.

Le PNG héberge onze villages, et possède une assez grande surface agricole. Les agriculteurs pourront se lancer dans l'agrotourisme. Une forme de tourisme qui partage et fait découvrir les savoir-faire agricoles de la région. Cette pratique nouvelle, se fondera sur des visites et des animations au sein de la ferme, une offre d'hébergement dans le village ou la ferme, restauration locale avec les produits locaux et vente de produits de terroir et d'exploitation locale.

Béjaia comme dans toute la Kabylie, possède une histoire artisanale et un savoir-faire rare mais encore existant (poterie, broderie, fabrication de bijoux...etc). Les artisans de la ville en collaboration avec la direction de la culture et la chambre de l'artisanat, peuvent collaborer afin de mettre en place une exposition/vente/atelier permanente au sein du PNG, afin de présenter leur travail, vendre leur pièces mais aussi d'initier les touristes à leur savoir-faire, en réalisant des ateliers d'apprentissage payants, afin qu'ils puissent créer eux même leur propre petits bijoux, ou broder un petites foulard...etc.

C.2.5. Transports et hébergements :

Afin que le PNG ne soit pas encombré de voitures, il pourrait faire appels aux collectivités territoriales afin de mettre en place un parking surveillé automatique au centre-ville pour que les visiteurs puissent garer leurs véhicules en toute sécurité, et éviter d'encombrer la ville et le parc (et éviter ce que nous appelons en Algérie le parking sauvage).

Des navettes devront être mises en place, afin de faire une liaison entre le centre-ville et le PNG en toute fluidité. Comme ils peuvent mettre en place aussi une agence de location de vélo afin de pouvoir se déplacer rapidement et découvrir le maximum de la ville et du PNG.

L'un des plus gros problèmes du tourisme à Béjaia, c'est l'hébergement, les hôtels ont tendance à être chères et rares. Ce que les collectivités locales peuvent faire, c'est de diversifier l'offre d'hébergement, en mettant en place des offres de bivouac, réhabilitation d'anciens bâtiments en auberges de jeunesse ou de gîtes afin de pouvoir accueillir des familles à des prix compétitifs.

Une autre solution serait aussi de créer un site internet, du style airbnb, où les privés pourront mettre en location leur appartement, ou des chambres d'hôtes, avec toute légalité et sous la surveillance tarifaire imposée par l'Etat, car le prix de ce genre de location a tendance à croître rapidement avec la saison estivale.

Mettre en place un produit touristique, une offre durable à bon prix n'est pas facile, car il faut satisfaire les consommateurs mais aussi les producteurs, il faudrait allier, qualité de produit, expérience et prix. Le prix d'une offre touristique varie selon sa qualité, la durée du séjour, plus le séjour est long, moins le prix est élevé, c'est ce que nous appelons l'élasticité prix quantité.

Dans le tableau suivant, nous pouvons remarquer clairement ce que nous avons dit plus haut, la meilleure combinaison possible serait les cases rouges, qui expliquent parfaitement l'élasticité dont nous parlons, et qui démontre que plus le séjour est long, plus il est moins cher.⁹⁷

Tableau 5 : Combinaison de neuf types de produits séjours selon leur durée et prix.

Combinaison de neuf types de produits séjours selon leur durée et prix.

Paramètres	Bon Marché	Prix moyen	Prix élevé
Voyage courte durée : <48h	1	2	3
Voyage Moyenne durée 48h à 8 jours	4	5	6
Voyage longue durée + de 8 jours	7	8	9

Source : Hoerner J.M, P05

L'offre touristique de la ville de Béjaia, et la valorisation de son itinéraire touristique devrait se mettre en place selon les principes de base de l'économie de marché, réglementation tarifaire, taxe et imposition. Ces règles simples pourront clairement lancer le tourisme dans la ville, en combinant cela aux dix-sept principes du développement durable de l'agenda 2030.

Nous avons pu avec très peu d'informations et de moyen, mettre en place un projet d'itinéraire et une offre touristique pour la Médina de Béjaia et du PNG. Un projet qui pourrait réellement relancer l'économie et le développement de Béjaia, améliorer son attractivité, tout en protégeant son patrimoine, sa nature et son identité culturelle.

⁹⁷ HOERNER, Jean, Michel, « Les produits touristiques et la culture du tourisme durable (Cas des pays émergents) », Marrakech, 2013.

Conclusion

Cette année a été parsemée de beaucoup d'embûches, pour la réalisation de ce travail de recherche, l'épidémie de la Covid-19, qui a touché le monde entier, a impacté tous les domaines de la vie courante de tous les pays du monde.

Le secteur de l'enseignement supérieur n'a pas été épargné, et les universités européennes ont dû fermer leurs portes depuis mi-mars 2020, ce qui a eu un impact considérable sur notre recherche, ajoutons à cela un phénomène beaucoup plus impactant, le fait que les frontières aériennes ont été aussi fermées, ce qui nous a empêché de voyager à Béjaïa et réaliser correctement notre travail de terrain.

Néanmoins, cela ne nous a pas empêché de finir notre travail et sortir avec plusieurs recommandations pour développer mais aussi préserver le PNG et la médina, et tout ça grâce aux entretiens réalisés par appels téléphoniques et à l'aide de certaines personnes qui habitent la ville de Béjaïa, et qui ont l'habitude de visiter le PNG.

Pour rappel, le parc sur lequel nous avons travaillé, possède la particularité d'être situé en périphérie d'une ville historique, qui est Béjaïa, qui, à travers les siècles a collectionné les périodes coloniales, des constructions uniques pour chaque période de son histoire, plusieurs civilisations et un patrimoine bâti et culturel représentatif de la région méditerranéenne unique en son genre.

Ces spécificités si envieuses, n'ont toujours pas boosté la ville dans une réelle activité touristique digne de ce qu'elle représente et ce qu'elle peut rapporter.

Nous avons essayé de comprendre comment le patrimoine, et le paysages peuvent jouer un rôle dans le développement économique d'un territoire, en se basant sur des activités touristiques diverses et variés, et en mettant en place un itinéraire culturel qui pourrait gérer et orienter ces activités.

Dans ce travail, Nous avons pu avec très peu d'informations et de moyens, mettre en place un projet d'itinéraire et une offre touristique pour la Médina de Béjaïa et du PNG. Un projet qui pourrait réellement relancer l'économie et le développement de la ville, améliorer son attractivité, tout en protégeant son patrimoine, sa nature et son identité culturelle.

Cette offre touristique, que nous avons proposé et la valorisation de cet itinéraire touristique devrait se mettre en place selon les principes de base de l'économie de marché, réglementation tarifaire, taxe et imposition. Ces règles simples pourront clairement lancer le tourisme dans la ville, en combinant cela aux dix-sept principes du développement durable de l'agenda 2030.

Nous voulons, mettre à disposition des collectivités territoriales notre travail et leur proposer de construire un réel projet en s'inspirant de celui-ci, bien évidemment, un travail de recherche et surtout des visites de terrain doivent se faire plus profondément afin de pouvoir proposer au mieux un réel itinéraire touristique complet.

Projet Tutoré

Résumé : Dans le cadre du master Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie (TPTI) Erasmus Mundus 2018/2020, nous avons été chargés de travailler sur un projet sous tutorat, pour ce faire, l'équipe pédagogique du master a désigné des thèmes de recherche, et a divisé les étudiants du master en petit groupe qui devront travailler dessus afin de réaliser un site internet pédagogique pour l'université de Paris 01 (Panthéon-Sorbonne). Notre groupe est chargé du thème : « **CHEMIN DE FER ET PAYSAGE DE L'INNOVATION TECHNIQUE** », chaque étudiant s'est chargé de la partie du thème qui concerne sa spécialité d'étude, pour ma part, ma partie est consacrée à l'étude du développement des paysages des chemins de fer après l'apparition d'activités et de commerces économiques autour et à l'intérieur des gares ferroviaires.

Mots clés : Paysage, économie, gare, chemin de fer, innovation technique

Abstract: Within the framework of the Erasmus Mundus 2018/2020 TPTI Master's degree, we have been asked to work on a project under tutorship. To do so, the pedagogical team of the Master's degree has designated research themes, and has divided the students of the Master's degree into small groups who will have to work on it in order to create a pedagogical website for the University of Paris 01 (Panthéon Sorbonne). Our group is in charge of the theme: "RAILWAY AND TECHNICAL INNOVATION LANDSCAPES", each student has taken charge of the part of the theme that concerns his or her specialty of study. For my part, my part is devoted to the study of the development of railway landscapes after the appearance of economic activities and businesses around and inside railway stations.

Key words: landscape, economy, station, railway, technical innovation

Abstrato : No âmbito do Mestrado TPTI Erasmus Mundus 2018/2020, foi-nos pedido que trabalhássemos num projecto sob tutoria. Para tal, a equipa pedagógica do mestrado designou temas de investigação e dividiu os alunos do mestrado em pequenos grupos que terão de trabalhar no mesmo para realizar um site pedagógico para a Universidade de Paris 01 (Panthéon-Sorbonne). O nosso grupo é responsável pelo tema: "TERRENOS DE INOVAÇÃO FERROVIÁRIA E TÉCNICA", cada aluno assumiu a parte do tema que diz respeito à sua especialidade de estudo, pela minha parte, a minha parte é dedicada ao estudo do desenvolvimento das paisagens ferroviárias após o aparecimento de actividades económicas e negócios em torno e dentro das estações ferroviárias.

Palavras-chave: Paisagem, economia, estação, caminho-de-ferro, inovação técnica

Introduction

Dans le cadre du master TPTI Erasmus Mundus 2018/2020, nous avons été chargés de travailler sur un projet sous tutorat, pour ce faire, l'équipe pédagogique du master a désigné des thèmes de recherche, et a divisé les étudiants de la promotion XII en petits groupes qui devront travailler dessus afin de réaliser un site internet pédagogique pour l'université de Paris 01 (Panthéon-Sorbonne).

Notre groupe est composé de deux architectes (M. Khazaei et E. Szilagyi) un historien de l'art (P. Alonso), un géographe (G.G. Missi) et une économiste (M. Aouci) et nous sommes chargés du projet « **CHEMIN DE FER ET PAYSAGE DE L'INNOVATION TECHNIQUE** ».

Plusieurs innovations du chemin de fer ont eu lieu au 18^{ème} siècle, mais ce n'est qu'à partir de 1840 que le secteur ferroviaire connaît un boom sans précédent. Avant la venue du chemin de fer, les grandes dynasties grecques et romaines, utilisaient déjà des chariots à tractions animales qui circulaient sur des pierres entaillées en profondes ornières.

C'est en 1550 que le transport sur rail réapparaît en Europe dans les mines, en utilisant les rails en bois où les roues des charrettes étaient munies de boudins comme les trains actuels. La première voie ferrée a vu le jour au Royaume-Uni à la fin du XVIII^{ème} siècle, afin de transporter le charbon, cette idée de voies ferrées en fonte a été réalisée afin de permettre aux mineurs de transporter de plus lourdes charges.

Le premier chemin de fer ouvert au public, était le Surrey Iron Railway, les convois étaient à traction animale (avec des chevaux). A partir de ce moment, les innovations techniques ayant suivi le développement des chemins de fer n'ont cessé de se développer allant ainsi de la première locomotive à vapeur au Train Grande Vitesse (TGV), du simple embarcadère de voyageurs en grandes et belles gares architecturales, monumentales...etc. Toutes ces innovations techniques, ces monuments, et ces machines, ont facilité la mobilité des personnes mais aussi des marchandises, elles ont aussi permis aux régions les plus éloignées de se rapprocher des métropoles et grandes villes. Ces infrastructures ont changé les paysages entourant les voyageurs, créant ainsi ce que nous appelons aujourd'hui le paysage ferroviaire.

Le paysage ferroviaire nous fait tous souvent penser au voyage, regardant par la fenêtre, des vues bien encadrés par la fenêtre du train, par notre objectif d'appareil photo ou par des cartes postales. Mais aujourd'hui l'étude du paysage ferroviaire ne se limite plus à ce que nous voyons, et ne se limite plus à certaines disciplines (architecture, ingénierie...etc)

Le paysage ferroviaire associe deux concepts différents :

- Le paysage par définition, est « *une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations* » (convention européenne du paysage, 2000).

- Le ferroviaire : c'est en résumé tout ce qui se rapporte au chemin de fer et aux rails.

Afin de bien cerner ce concept, nous pouvons citer les différents paysages ferroviaires qui existent :

- Un paysage subjectivement créé par le chemin de fer et c'est ce qu'on voit réellement par la fenêtre

- Le paysage objectivement créé par le chemin de fer comme les rails

- Le paysage en création ou nouvellement créé comme les gares et les ouvrages d'art.

- Le paysage ferroviaire centré sur un élément du chemin de fer comme la voie ferrée, les installations techniques, un ouvrage d'art, une gare, les matériels roulants.

Le paysage ferroviaire est d'autant plus remarquable s'il est bien travaillé, comme les viaducs en serpent, les gares de grandes envergures architecturales...etc.

Vu la diversité mais aussi la complémentarité de notre groupe ainsi que la complexité du sujet nous avons choisi de travailler ainsi :

- Nous limiter à travailler sur les gares et non pas sur tous les chemins de fer (trains, chemins, métro...etc.) donc de travailler sur les paysages en création.

- Nous avons choisi de travailler sur les gares principales des pays coordinateurs du programme TPTI, à savoir la gare du Nord à Paris, celle de Milan centrale en Italie et la gare de Rossio à Lisbonne au Portugal

- Nous avons divisé le thème selon nos disciplines pédagogiques, et donc nous devons travailler sur l'histoire de chaque gare, et accentuer les recherches sur la partie architecturale

et artistique, étudier le paysage entourant les gares, mais aussi l'impact de ces dernières sur le développement des commerces à l'intérieur et autour des gares.

La bibliographie concernant notre thème est très riche, mais pas dans le sens dans lequel nous l'avons tourné, le thème de la gare mais surtout l'économie de la gare est assez compliqué à étudier, surtout que notre question principale pour ce travail est la suivante « quel est l'impact de l'emplacement d'une gare ferroviaire dans une ville ? ».

Nous pouvons d'ores et déjà avancer le fait que les gares jouent un rôle important dans la durabilité de la ville et dans les stratégies de développement de cette dernière. Elles sont à l'origine du développement social, économique et environnemental autour de leur emplacement. Aujourd'hui, les gares sont confrontées au défi d'offrir aux passagers une expérience agréable, de premier ordre de sécurité et de profit économique, tout en devenant une entité intégrée au sein de la communauté pour assurer sa croissance et sa prospérité. En conséquence, leur propre développement influencera à son tour le développement de la ville dans laquelle elles sont situées et c'est pourquoi l'idée d'une gare en tant que ville dans la ville est introduite.

Le présent travail se constituera de trois chapitres distincts, le premier sera dédié à la présentation générale du projet, les sources bibliographiques utilisées, et la répartition des tâches au sein du groupe.

Le deuxième chapitre sera consacré à mon apport personnel dans cadre du projet tutoré, où j'expliquerai les raisons de mon choix, la méthodologie de travail ainsi que les difficultés rencontrées.

Au troisième chapitre, je vais exposer notre cas pratique, qui est de faire une étude économique des trois gares (Paris Nord, Milan centrale et Rossio) et l'impact de son emplacement au sein d'une ville.

Et en dernier, comme conclusion, je vais reprendre les résultats de notre recherche, et j'exposerai le travail de groupe réalisé qui est le site web «Trois Gares » qui sera exposé en septembre lors de la remise des diplômes de la promotion TPTI 12.

Chapitre 1. Présentation générale du thème

Resumo do capítulo

O estudo deste tema não é uma tarefa fácil, pois agrupa vários sub-temas: por exemplo, o estudo das infra-estruturas ferroviárias (carris, comboios, estações, estruturas de engenharia, etc.), o estudo social que diz respeito às empresas e aos trabalhadores ferroviários, o estudo urbano e paisagístico, o estudo económico, artístico, arquitectónico, etc. O tema deste ano para o projecto tutelado foi "RAILWAY AND LANDSCAPE OF TECHNICAL INNOVATION", um tema dividido em três palavras-chave muito importantes que foram capazes de estabelecer as bases do nosso trabalho, que são o caminho-de-ferro, depois a paisagem e finalmente a inovação técnica. Tentando ligar estas três palavras-chave com as nossas disciplinas de especialização a todos, decidimos trabalhar na estação ferroviária, que faz parte de todo um caminho-de-ferro, que mudou a paisagem ao longo dos últimos séculos e que, até hoje, está a ser construída e renovada com inovação técnica.

Les chemins de fer, est un thème académique très vaste et pluridisciplinaire, étudier ce thème n'est pas chose aisée, car il regroupe plusieurs sous-thèmes : comme par exemple l'étude des infrastructures ferroviaires (rails, trains, gares, ouvrages d'art...etc.), l'étude sociale qui concerne les entreprises et les cheminots, l'étude urbaine et paysagère, l'étude économique, artistique, architecturale...etc.

Le thème de cette année pour le projet tutoré a été « **CHEMIN DE FER ET PAYSAGE DE L'INNOVATION TECHNIQUE** », un sujet divisé en trois mots clés très importants qui ont pu mettre en place, les bases de notre travail à chacun et qui sont le chemin de fer puis le paysage en enfin l'innovation technique.

En essayant de relier ces trois mots clés avec nos disciplines de spécialités à tout un chacun nous avons décidé de travailler sur la gare ferroviaire, qui fait partie de l'ensemble d'un chemin de fer, qui a modifié les paysages au cours des siècles passés, et qui jusqu'à aujourd'hui se construisent et se rénovent avec les innovations techniques.

I. Le choix de la gare selon nos spécialités

Nous avons choisie de travailler sur trois gares différentes, selon les pays coordinateurs du master TPTI, à savoir la Gare du Nord à Paris en France, la gare centrale de Milan en Italie et la Gare de Rossio à Lisbonne au Portugal.

Ce choix a été réalisé selon certains critères qui sont, historiques, architecturaux, et économiques mais aussi selon les spécialités des étudiants du groupe de travail.

Notre groupe est composé de cinq personnes :

- E. Szilagyi : Architecte brésilien, le travail de Mr Szilagyi Emmanuel consiste à étudier l'architecture du fer des gares choisies pour notre travail de recherche, et leur construction métallique.
- P. Alonso : historien de l'art, le travail de Mr Alonso Pablo a consisté à réaliser une étude sur les composantes architecturales et artistiques de chaque gare.
- G.G. Missi : géographe de formation, Missi a été chargé de travailler sur l'évolution et la composition des paysages qui entouraient la gare.
- M. Khazae : deuxième architecte du groupe, s'était concentré sur le travail historique, des gares, et du développement des chemins de fer en générale dans les pays cibles.
- M. Aouci : dans ma partie que je vais présenter sous peu, j'ai essayé de réaliser une démonstration sur l'impact de l'installation d'une gare sur le développement des plusieurs services économiques et sur la croissance d'une ville.

II. Méthodologies de recherche et ressources bibliographiques

Afin de réaliser notre étude, nous avons eu recours à deux méthodes de travail différentes mais complémentaires :

- Le travail théorique : c'est une méthode basée sur des sources écrites, cette partie a été très difficile à réaliser. Il existe beaucoup de documents sur les chemins de fer certes, mais très peu concernant les gares choisies, et encore moins, sur les études d'impacts et des études économiques sur les gares, il a été plus facile de trouver des documents générales de l'UIC, International Union of Railways, que nous avons essayé d'appliquer pour les nos cas d'étude.

Nous avons donc analysé, certains documents de l'UIC, des rapports de travail qui datent de 2013, 2015 et 2019. Nous avons aussi consulté les archives des sites internet de chaque gare, mis à part Rossio qui ne possède pas de site internet dédiée, mais aussi les archives de l'association des chemins de fer de France et la revue générale du chemin de fer.

Nous avons aussi, lu certains articles scientifiques, des magazines dédiées aux chemins de fer, nous avons essayé d'interpréter certaines photos et cartes soit réalisées pas nous même soit tirés de sites libre d'accès.

- Puis nous avons la partie pratique, où nous avons dû nous déplacer dans chaque gare afin d'étudier de plus près notre sujet, d'essayer de comprendre davantage comment orienter notre travail.

La première visite, a été celle de la gare de Paris- Nord en décembre 2018, où notre groupe s'est mis d'accord sur le fait qu'il fallait en premier lieu faire un tour complet de la gare, et voir comment celle-ci est disposée, de prendre le maximum de photos possibles, afin de bien les interpréter pour notre étude mais aussi utiliser certaines pour notre site web. Nous avons aussi fait le tour de la gare de l'extérieur afin de voir quel était son étendu mais aussi et surtout qu'est ce qui l'entourait et pourquoi. Cette visite nous a pris plus ou moins trois heures, et a été très bénéfique pour notre recherche, malgré le fait qu'au début la sécurité de la gare nous avait posé pleins de questions sur le pourquoi de la visite, et nous a interdit d'utiliser plus d'un seul appareil photo professionnel. La deuxième visite, s'est déroulé en fin avril 2019, à Milan, nous nous sommes mis d'accord de se retrouver à Milan et réaliser le même travail qu'à Paris, ça a été beaucoup plus facile, car la gare de Milan est plus petite que celle de Paris, et surtout nous n'avons eu aucune restriction de réaliser notre travail.

Puis j'ai réalisé à titre personnel, deux visites différentes, la première a été à la cité du train de Mulhouse, en Aout 2019, ce musée est doté d'un espace de 6000m², qui comprend 27 grosses machines ferroviaires disposées dans de grands hangars, scénarisées selon la période temporelle de leur existence. C'est le plus grand musée ferroviaire d'Europe, et l'un des seuls à avoir une aussi grande collection de train en très bon état. Le musée possède des ateliers pour enfants et adultes afin de mieux transmettre l'histoire de ce qui fut l'innovation du siècle.

Et la dernière visite de terrain pour ma part, a été de visiter lors d'un voyage la gare de Rossio à Lisbonne en septembre 2019, cette gare est vraiment très différente de ce que j'ai pu voir dans les deux autres villes, que ce soit en architecture, en composition ou en impact. Nous allons aborder toutes ces différences, et compatibilités à la fin de travail.

Chapitre 2 : La gare dans la ville, un impact économique considérable

Resumo do capítulo

Entrar ou sair de uma cidade significa geralmente passar por uma estação ferroviária. É um lugar activo, para onde vão muitos viajantes, mas não só. Além disso, a sua conectividade com vários modos de transporte tornou-se hoje um ponto de acesso e um centro de atracção para algumas estações. Nos últimos anos, a estação já não é apenas uma porta de entrada, tornou-se um verdadeiro centro urbano onde residentes e passageiros passam tempo e onde o crescimento urbano está a alastrar. Muitas estratégias urbanas visam tornar a cidade mais compacta, mais atraente e mais acessível, permitindo que a população se movimente de forma fluida e rápida. É por isso que a construção de infra-estruturas adequadas é uma das melhores formas de apoiar as necessidades dos residentes e dos passageiros de uma cidade. É por isso que os planeadores, procuram sempre localizar o crescimento da cidade em torno de um ou mais centros de desenvolvimento, no nosso caso estamos a falar da estação ferroviária, que pode ser um excelente centro de revitalização da cidade.

Entrer ou sortir dans une ville, veut dire généralement, passage oblige en gare. C'est un lieu actif, où circulent beaucoup de voyageurs, mais pas que. En outre, sa connectivité avec de multiples modes de transport c'est devenu aujourd'hui pour certaines gares, un point d'accès et un centre d'attraction. Ces dernières années, la gare n'est plus une simple passerelle, c'est devenu un réel centre urbain où les résidents et les passagers passent du temps et où la croissance urbaine se diffuse.

De nombreuses stratégies urbaines visent à rendre la ville plus compacte, plus attractive et plus accessible, ce qui permet à la population une mobilité fluide et rapide. C'est pour cela que construire des infrastructures adéquates est l'un des meilleurs moyens de soutenir les besoins des résidents et des passagers dans une ville. C'est pourquoi les planificateurs, cherche toujours à localiser la croissance de la ville autour d'un ou des centres de développement, dans notre cas ici, nous parlons de la gare, qui peut être un excellent centre de dynamisation de la ville.

I. Evolution du concept de la gare

La notion de gare, au tout début, était éphémère, sans modèle bien précis, personne ne connaissait les règles où les normes qui pouvaient constituer une gare. Les gens savaient

juste qu'elle devait tout simplement accueillir des personnes qui attendaient les trains. On les appelait dans certains pays comme en Espagne et en France, des quais ou des haltes, et il n'y avait pas de bâtiments spécifiques dédiés à cette fonction, seulement certains vieux bâtiments réhabilités.

Les premières gares qui ont vu le jour avaient une apparence simple, modeste et fonctionnelle, qui en plus d'accueillir les voyageurs, elles servaient aussi de bureau pour les compagnies ferroviaires, d'atelier de maintenance...etc.

A ses début, la gare n'était pas un centre de dynamisation de la ville, bien au contraire, il était hors de question de mettre une gare dans une ville, elle était toujours située en périphérie. Mais lorsque le trafic ferroviaire commence à se densifier, les compagnies des chemins de fer s'agrandissaient et avait besoin de plus en plus de financement, afin de renforcer la confiance des investisseurs, ces compagnies avaient décidé de jouer sur le renouveau de l'architecture des gares. C'est ainsi qu'à la seconde moitié du XIXe siècle, le monumentalisme architectural apparait dans les nouvelles gares construites dans les villes, et de nouveaux architectes se font une renommée grâce à ces bâtiments qui sont aujourd'hui devenus très emblématiques.

Les chemins de fer commencent alors à s'adapter à une nouvelle vie qui commençait au XXème siècle. Ils devaient s'adapter à une ville qui n'était pas préparée à recevoir ces nouvelles infrastructures, du coup, ils ont commencé à construire des tunnels et des viaducs afin de pouvoir créer des stations sur mesure pour les villes qui les abritaient. La station bâtiment n'est plus, aujourd'hui la gare est devenue un vrai aimant pour les entreprises, les centres commerciaux, les centres de loisir, des restaurants, des hôtels...etc.

Nous croyons réellement que ces gares survivront tant que les chemins de fer existeront, et seront peut-être de plus en plus développés, et de plus en plus important à l'avenir.

II- Modèle de concept de station selon l'UIC

La ville possède deux modèles d'interactions différentes avec sa gare selon l'UIC (modèles simplifiés pour pouvoir les comprendre) selon le contexte et la réalité des différents pays et de la gare en elle-même. Nous avons alors le modèle introverti d'interaction gare/ville et le modèle de l'Open Station.

A- Le modèle Introverti

C'est un modèle où la ville et sa gare sont très peu connectées, où la communication entre les acteurs de la gare et ceux de la ville est très réduite. La gare a un fonctionnement très réduit et se limite à une zone bien limitée, sans potentiel urbain bien défini, et où en résumé la gare est complètement isolée de la ville et n'a aucune interaction socio-économique avec celle-ci.

B- Le modèle « Open station » d'interaction entre la gare et la ville

Dans ce modèle il y'a une très grande interaction entre la ville et sa gare, et entre le secteur privé et le secteur public qui s'organise à l'intérieur et autour de la gare.

La gare dans ce cas, joue un rôle spatial, économique et décisionnel très important en ville, la gare aura alors une mixité fonctionnelle, entre un centre d'affaire commercial, et un pôle de transport urbain par excellence. La gare devient alors une partie à part entière de la ville.

Figure 30: Exemple de gare périphérique, au nord de la France, Noyon



Source : Photo prise par l'auteur, en janvier 2019, à Noyon.

Figure 31: Gare de saint Lazare, situé dans l'un des centres de Paris



Source : Photo prise par l'auteur, en Novembre 2018

Selon l'UIC⁹⁸, une gare afin de renforcer la ville se base sur six axes très importants à savoir :

- la durabilité,
- la croissance économique
- le patrimoine,
- la technologie,
- la sûreté et la sécurité,
- l'équité sociale

Un réseau ferroviaire étendu est un atout essentiel pour le développement durable du territoire. Plus encore, le fait que la gare soit centrale, elle est génératrice de croissance et un atout dans l'amélioration de la qualité de vie au sein de la ville, mais aussi impactant le

⁹⁸ Railway stations, boosting the city, International Union of Railways (UIC) - Paris, November 2019. ISBN : 978-2-7461-2864-4

paysage de la ville. Cette gare, facilitera la mobilité en ville, ce qui la rendra plus attractive, et aura comme conséquence, la création d'activités commerciale, au sein même de la gare et tout autour, le rôle et l'emplacement de la station facilitent l'intégration de son identité architecturale dans le paysage de la ville et son patrimoine s'harmonise avec sa ville. En fait, elle devient souvent un élément important du paysage de la ville grâce à son patrimoine architectural, et grâce à toute la dynamique socio-économique qui se crée autour de la ville.

III- Les gares dans les stratégies d'urbanisme

En effet, il a été prouvé que la gare a tendance à augmenter l'attrait immobilier (comme les bureaux, les complexes résidentiels) en raison de l'accessibilité des transports. Afin de répondre aux besoins des voyageurs et ces nouveaux résidents et travailleurs, les détaillants ouvrent des magasins autour de la gare. Un vrai coup de fouet pour la régénération urbaine, tant économique, sociale, environnementale et touristique. En outre, les autorités locales développent des réseaux routiers qui relient la gare et ses environs au reste de la ville, sans oublier la création d'espaces publics verts.

A. Localisation de la gare et son impact

L'implantation de la gare en ville ou en périphérie, implique des stratégies de gestion très différentes. Les gares centrales sont généralement très ancrées dans les zones urbaines, reliant ainsi plusieurs moyens de transports urbains et interurbains.

Contrairement aux gares périphériques pour qui ce lien est inférieur entre le public (les voyageurs) et leurs villes. C'est pour cela que dans certains cas, la voiture joue un rôle important pour ces derniers, par rapport aux voyageurs dans les grandes villes possédant une gare centrale. Les gare périphériques ont tendance à être à l'écart et ne possède pas de réseau public de transport, donc les gens vont dépendre davantage de leur véhicules pour l'atteindre. Contrairement aux gares centrales, où la densité de la zone urbaine constitue un obstacle majeur à l'accès des voitures en raison de la congestion, par contre elle bénéficie d'un accès plus large grâce aux autres modes de transport motorisés comme les bus, les tramways et les métros, et non motorisés tels que le vélo ou la marche. Par conséquent, une gare centrale favorise l'intra modalité et la mobilité durable. D'après l'UIC, certaines gares périphériques n'ont pas lieu d'exister, car elles peuvent accroître l'étalement urbain et l'utilisation de la voiture, et peuvent limiter le développement des villes à cause du manque de connexions aux transports publics.

B. La gare pour tous

Grâce à son emplacement, une gare peut fournir un lien entre les services ferroviaires et les services commerciaux tels que le commerce de détail, la restauration, le parking de voiture et même des bureaux et entreprises, que ce soit à l'intérieur de la gare en elle-même ou tout autour. Pour certains, elle est considérée comme un centre urbain, aux rôles multiples, accueillant une variété d'activités attirants les habitants de la ville et les voyageurs. Nous parlons aujourd'hui de ville dans la ville, car avec tous ces commerces qui s'installent aujourd'hui à l'intérieur des gares, elle peut devenir facilement un pôle urbain à part entière, améliorant ainsi l'expérience des voyageurs, stimuler la communauté et contribuer à la croissance économique de la ville.

C. Conception de la gare

Les gestionnaires d'une gare doivent se concentrer sur l'efficacité et la fluidité de navigation à l'intérieur du bâtiment, ainsi que l'amélioration de l'expérience des passagers. Par conséquent, la conception des gares joue un rôle crucial dans la gestion efficace de celle-ci. Au-delà de l'esthétique, elle doit fournir au voyageur un voyage sans encombre et une expérience agréable pour tous ceux qui fréquentent la station.

D. Les commerces dans les gares

Prendre un train, recharger ses appareils électriques en attendant son train, tuer le temps avant de prendre un train, Ou tout simplement faire ses courses et son shopping, tout cela est possible aujourd'hui si vous habitez à côté d'une gare centrale.

Prenons l'exemple de la gare Montparnasse à Paris, qui se tourne vers le commerce de détail de haut de gamme, elle offre un accès à tout, de l'électronique aux magasins de cosmétiques de luxe. Globalement, les surfaces commerciales contenues dans toutes les gares françaises sont estimées à plus de 180 000 m². Toujours dans le but d'améliorer l'expérience du voyageur, les gestionnaires des gares voient dans la vente du détail, et les commerces dans les gares, d'énormes possibilités de croissance de leur chiffre d'affaire.

Selon l'UIC, plus de 25 % des personnes qui fréquentent les gares ne sont pas là pour voyager, ou se déplacer, mais pour bénéficier des autres services commerciaux proposés. Certains grands magasins ont même financé la construction des gares et des compagnies de chemin de fer. De plus, elles accueillent également une variété de cafés, restaurants et bars.

Avec des options allant de la restauration rapide aux restaurants gastronomiques, chaque passager peut se satisfaire selon son pouvoir d'achat, et profiter d'une atmosphère branchée et sophistiquée que peuvent offrir ces endroits.

Figure 32: Photo d'un hôtel et d'un restaurant à la gare de Saint Lazare, Paris



Source : Photo prise par l'auteur, décembre 2018.

E. La gare, les nouveaux points relais

Les gares en plus d'offrir des points de vente traditionnels, pour des commerces en tout genre, elles s'impliquent aussi dans tout ce qui est commerce électronique, en mettant à disposition des passagers, des points de ramassage de leur colis, ou des points relais tels que des boîtes et des casiers, dans leurs locaux. À Paris, la poste française a installé 120 casiers dans le cadre du programme Collect & Station. Les gares ferroviaires seront ainsi en position de force pour remodeler le paysage du commerce en ligne.

F. La station comme lieu de communauté

George Simmel (1999), un sociologue allemand, a observé que toute activité sociale est spatiale par nature. Si on applique cela à la gare, nous pouvons dire que la gare se développe parallèlement et simultanément avec la ville. Lorsque les collectivités de la ville, décide de

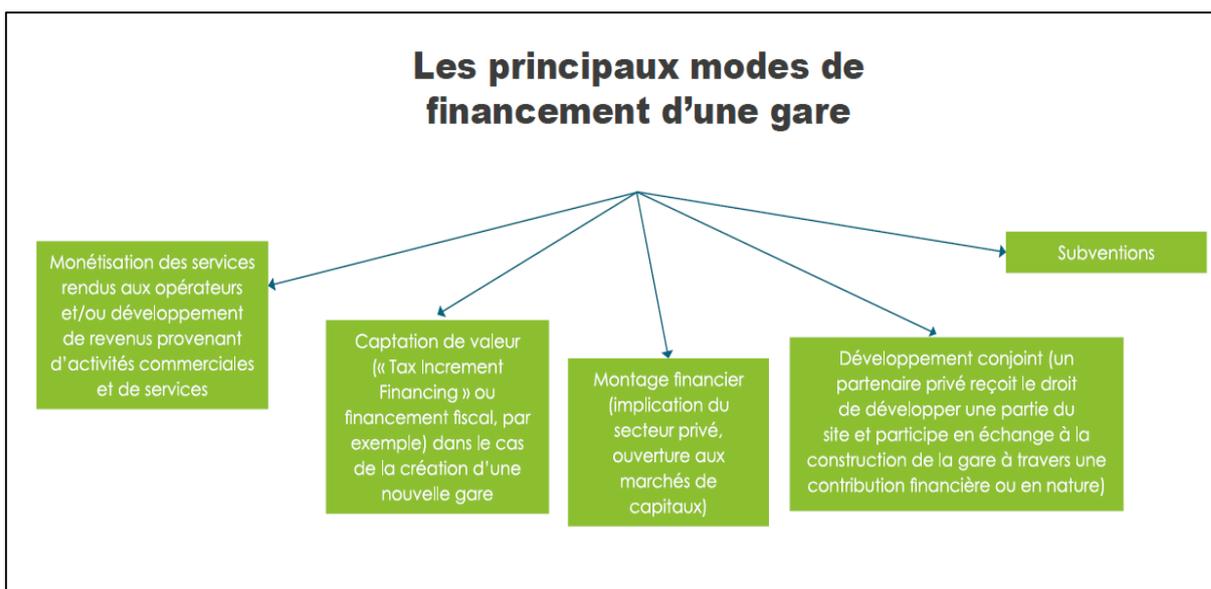
construire une gare, la zone qui l'entoure se développe avec elle afin de répondre aux besoins des voyageurs et des habitants, en développant en plus des commerces, des parcs, des jardins, des lieux de loisir, afin d'instaurer un réel sentiment d'appartenance communautaire.

G. Le modèle économique de la gare multimodale

Selon l'UIC, la gare est généralement financée par les moyens suivants :

- Les subventions
- La monétisation des services d'activités commerciales
- Le montage financier
- La captation de valeur
- Le développement conjoint

Figure 33: Les principaux modes de financement d'une gare



Source : Repenser les Gares pour la Future Intermobilité, Union Internationale des Chemins de fer (UIC) - Paris, 2015. ISBN 978-2-7461-2418-9, P15.

Les sources traditionnelles de financement des gares et infrastructures liés aux chemins de fer deviennent de plus en plus rares, ce qui pousse les gérants des chemins de fer à chercher de plus en plus de nouveaux modes de financement pour leurs projets.

C'est pour cela qu'ils se tournent vers les activités commerciales, qui bien évidemment ne financent pas tous les besoins en ressources mais, néanmoins en partie.

Les deux tableaux qui suivent sont tirés d'un document de travail de l'UIC 2015, où ils expliquent les opportunités commerciales en gare et leur niveau de financement.

Tableau 6: Opportunités liées aux différents types d'activités commerciales en gare

Opportunités liées aux différents types d'activités commerciales en gare	
Type d'activités commerciales	Opportunités
Propriété commerciale	Le gestionnaire de gare peut recevoir la totalité des revenus de n'importe quelle activité.
Concession d'un local commercial	Le gestionnaire de gare peut se concentrer sur sa principale fonction comme servir le transport des voyageurs et réduire les dépenses/frais des autres services.
	Le gestionnaire de gare réduit le risque d'absence de rentabilité de l'activité commerciale due à une gestion inefficace.
Délégation d'activité commerciale	La qualité des services délégués peut être élevée s'ils sont fournis par des entreprises spécialisées
	Le gestionnaire de gare réduit le risque d'absence de rentabilité de l'activité commerciale due à une gestion inefficace.
	Dividendes estimés par le directeur commercial (en cas de joint-venture ou organisation similaire).

Source : Repenser les Gares pour la Future Intermobilité, Union Internationale des Chemins de fer (UIC) - Paris, 2015. ISBN 978-2-7461-2418-9, P18

Tableau 7: Structure des revenus selon les différentes formes d'activités commerciales

Structure des revenus selon les différentes formes d'activités commerciales	
Type d'activités commerciales	Opportunités
Propriété commerciale	Revenus des ventes et services
Concession d'un local commercial	Loyers : a) Fixe b) Fixe + % du chiffre d'affaire
Délégation des activités commerciales	1. Paiement par le directeur commercial d'un droit d'exercer une activité commerciale a) Fixe b) Fixe + % du chiffre d'affaire c) % du chiffre d'affaire avec un minimum prédéfini 2. Revenus des activités commerciales du directeur commercial comme dividendes versées aux actionnaires
Création d'une société commune ou « joint-venture » avec une entreprise tierce	Paiement par le directeur commercial d'un droit d'exercer une activité commerciale

Source : Filiale de Gares & Connexions (France) : A2C

A2C, commercialise et développe les offres commerciales au sein des gares de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). Les concessions commerciales représentent 15% du chiffre d'affaire de l'entreprise, dont 11% provient des loyers.

Au fil des années un marché s'est créé autour de la gare, un marché de services et de commerces en tout genre qui répondent aux besoins des usagers.

Les stratégies marketing et les montages financiers commencent à prendre place dans ce marché de la gare, profilage client, publicité, enquêtes... car aujourd'hui les passagers en gare ne sont plus de simples voyageurs, mais de potentiels clients consommateurs.

« Les premières commercialisations d'espaces en gare ont vu le jour en Europe. Dans le cadre d'une rénovation de certaines gares allemandes, Deutsche Bahn (chemins de fer allemands) a créé une filiale spécialisée en charge de la commercialisation des gares comme à Berlin ou Leipzig. Puis, en Italie dans les années 1990, Grandi Stazioni a réalisé la rénovation de la gare Roma Termini qui est devenue une véritable galerie commerciale »⁹⁹ (P17)

H. Le patrimoine ferroviaire, quelle place pour les gares ?

Comme nous l'avons cité plus haut, la gare était un simple lieu d'embarquement ou de débarquement de voyageurs, sans aucune autre fonctionnalité supplémentaire. Mais plus le temps passe, plus la gare se développe en suivant le rythme du développement des trains mais aussi celui de l'urbanisation de la ville. La gare est devenue à la hauteur des villes qui les accueillent, certaines sont monumentales, suivant ainsi l'architecture de la ville et devient dans certains cas un vrai patrimoine architecturale, en s'adaptant à l'identité de cette ville.

L'importance du chemin de fer dans une ville et par conséquent la gare, se voit dans l'intégration de celle-ci dans le paysage urbain de la ville, certains bâtiments sont convertis en gares mais certaines infrastructures ferroviaires sont aussi parfois réhabilitées à d'autres utilisations (exemple de la gare d'Orsay à Paris devenues aujourd'hui, l'un des musées les plus visités de France). Ceci explique pleinement la volonté des urbanistes et architectes paysagistes, d'intégrer parfaitement tout ce qui compose le paysage urbain de leur ville, et leur donner une certaine image de continuité et une représentation identitaire. Grâce à l'industrialisation, le paysage urbain s'est complètement transformé et se transforme encore aujourd'hui, désormais les infrastructures ferroviaires font partis du patrimoine urbain, et ont contribué à l'évolution et développement des villes, donnant ainsi une valeur culturelle aux grandes infrastructures comme les gares. Ce paysage urbain dont nous parlons est composé des infrastructures ferroviaires comme ceci :

⁹⁹ Repenser les Gares pour la Future Intermobilité, Union Internationale des Chemins de fer (UIC) - Paris, 2015. ISBN 978-2-7461-2418-9, P17

- *"Ceux qui font fonctionner le système lui-même : postes de garde et de commutation, ateliers et réservoirs de matériel roulant, éléments de signalisation, réservoirs d'eau, etc.*
- *Ceux qui exercent l'activité dans le cadre du système de transport de marchandises : entrepôts et dépôts pour les marchandises en transit, plages de chargement et d'embarquement, bureaux administratifs, salles d'attente, etc.*
- *Ceux qui fonctionnent comme un système de service de transport public : gares, arrêts, infrastructures de service, etc.*¹⁰⁰ ("Müller", 2001, p. 80).

La gare reste l'un des composants du patrimoine ferroviaire le plus préservé en Europe, qu'elle soit réhabilitée ou tout simplement toujours en usage, car dans les deux cas, elle est au centre des attractions et activités urbaines, et joue un rôle important dans le développement de la ville. Dans le chapitre qui va suivre nous allons présenter trois gares dans trois pays différents et leur impact économique sur les villes qui les abritent, à savoir Paris, Milan et Lisbonne.

¹⁰⁰ Muller (2001) P80 In, Cardoso de Matos, Ana, Lourencetti, Fernanda de Lima. Dos Reusos Património Ferroviário às Estratégias da sua Integração na Paisagem Urbana, Universidade de Évora, CIDEHUS/CHAIA, Évora, Portugal.

Chapitre 3. Etude de cas sur les gares de Paris Nord, Milan centrale et Rossio à Lisbonne

Resumo do capítulo

Os caminhos-de-ferro na Europa, é uma das indústrias mais espectaculares e bem sucedidas que surgiram, até hoje, grandes empresas estão a embarcar em investimentos ferroviários e continuam a financiar avanços tecnológicos e projectos espectaculares, a Europa embarcou num projecto até 2030 que ligaria todos os países da UE por comboio, em 15 000 km de via no valor de 250 mil milhões de euros.

Na Europa tive a oportunidade de visitar várias estações únicas, desde 2012, começando por uma das mais belas da Europa, a Gare Liège-Guillemins, em 2018, 2019 e 2020 as estações de Paris-Nord, Milão Centrale, Rossio e Velencia Nord em Espgana.

Antes do projecto de tutoria, nunca tinha imaginado estudar os caminhos-de-ferro, costumava passar por estas estações, as mais normais do mundo, costumava apanhar os meus comboios, ir às compras porque era mais conveniente, mais rápido, mas nunca me sentei para pensar realmente no facto de que milhões de pessoas estavam a fazer o mesmo que eu, e que o dinheiro que gastámos num café na estação, poderia ter algum tipo de consequências financeiras para a cidade.

É por isso que, juntamente com o grupo de projecto tutelado pelos caminhos-de-ferro, nos desafiámos a estudar este lugar que todos conhecemos, que é a estação ferroviária.

Le chemin de fer en Europe, est l'une des industries les plus spectaculaires et les plus fructueuses qui a vu le jour, jusqu'à aujourd'hui encore, de grandes entreprises se lancent dans l'investissement ferroviaires, et ne cessent de financer les avancées technologiques, et les projets spectaculaires, l'Europe s'est lancé dans un projet à l'horizon 2030 qui relierait tous les pays de l'UE en train, sur 15000 km de voies d'une valeur de 250 milliards d'euros.

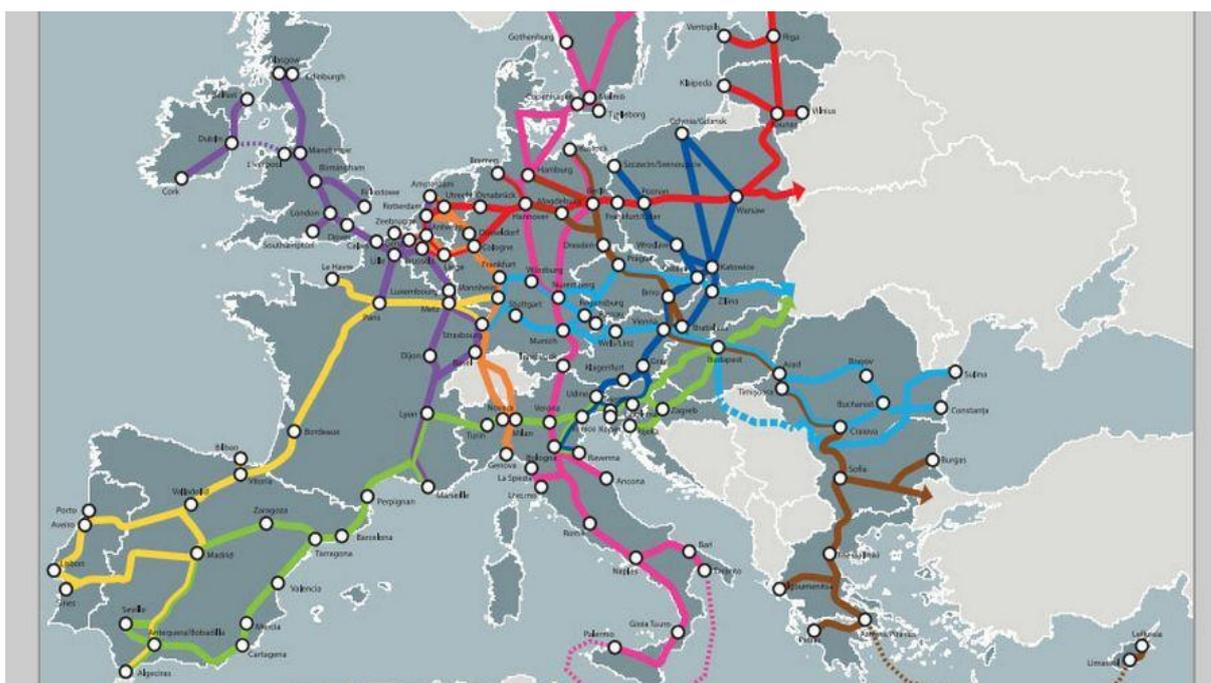
En Europe j'ai eu la chance de visiter plusieurs gares uniques dans leur genre, depuis 2012 en commençant par l'une des plus belle gare d'Europe, la Gare Liège-Guillemins, en 2018, 2019 et 2020 les gare de Paris-Nord, Milan centrale, Rossio et la gare Velencia Nord en Espgane.

Avant le projet tutoré, je n'avais jamais imaginé étudier le chemins de fer, j'avais pris l'habitude de passer par ces gares, le plus normalement du monde, je prenais mes trains,

faisait du shopping car c'était plus pratique, plus rapide, mais je ne me suis jamais assise pour réfléchir réellement au fait que des millions de personnes faisait la même chose que moi, et que l'argent que nous dépensions dans un café à la gare, pouvait avoir une quelconque conséquence financière sur la ville.

C'est pour cela, qu'avec le groupe du projet tutoré des chemins de fer, nous nous sommes lancé le défi d'étudier ce lieu que nous connaissons tous, qui est la gare.

Figure 34: La carte des neuf corridors envisagés par l'Union européenne. [- ec.europa.eu/]



Source : <https://www.rts.ch/info/monde/5302614-l-europe-devoile-le-projet-d-un-vaste-reseau-de-transport-d-ici-2030.html>, consulté le 18.05.2020.

I- La gare de Paris- Nord au cœur de Paris.

A- Brève histoire des chemins de fer en France

La France au 19ème siècle, connaît encore une lenteur dans sa croissance économique et c'est dû au fait, que c'est encore un pays rural, où les échanges commerciaux et le voyages se font dans l'inconfort des diligences à cheval.

Mais avec l'avenue des machines à vapeur, les activités industrielles ainsi que le transport connaît une réelle révolution. Les chemins de fer mettent ainsi fin aux diligences mais avec tout de même une certaine réticence de la part des utilisateurs et aussi des investisseurs.

Tout comme en Angleterre, les premières lignes ferroviaires en France voient le jour dans les régions minières, comme la ligne industrielle Saint-Etienne- Andrézieux qui acheminait le charbon vers les voies d'eau le 01/01/1828, certains wagons ont été plus ou moins aménagés pour le transport de voyageurs. En 1832, Baptiste Alexis Legrand, directeur général des Ponts et Chaussées met en place un vaste programme de chemin de fer à partir de Paris.

En 1850-1859 les grands axes ferroviaires que nous connaissons aujourd'hui sont presque tous achevés et la première ligne qui est réellement destinée aux personnes a été inaugurée le 24/08/1837 à Saint Germain en Laye. C'est ainsi que la dernière ligne de diligence disparaît en 1872.

En 1850, la France essaie d'égaliser les pays voisins en accélérant la construction du réseau ferroviaire, l'Etat finance les dépenses d'infrastructures contrairement à la construction des lignes qui ont été confiées à de grandes compagnies privées. Selon A. Galoin (S.D), « *Le réseau ferré devient alors un facteur essentiel de l'aménagement du territoire* »¹⁰¹.

Le réseau ferré français atteint 9178km en 1859, ces lignes de chemin de fer ont beaucoup modifié les paysages français, car elles ont franchis les cours d'eau, les montagnes, les plaines et les forêts.

Ces constructions n'ont pas pu être réalisées sans l'homme (les cheminots), dans différentes sources et articles, durant les premières années, le cheminot a toujours été invisible, aux yeux des voyageurs, dans la presse ; les films ; les livres, les photographies, les peintures et même les chansons. Au fil du temps de ces représentations, dans les œuvres, sont passées d'un cheminot avec une silhouette à un homme aux contours bien précis exerçant un métier sur les rails bien identifié.

Dans l'article écrit par M.S. Vergeade (2007), l'auteur cite les différentes images de cet ouvrier selon Madeleine Reberieux qui est divisée en trois

- Le héros du travail

¹⁰¹ Alain GALOIN, « Les premiers chemins de fer », *Histoire par l'image* [en ligne], consulté le 17 mai 2019. URL: <http://www.histoire-image.org/fr/etudes/premiers-chemins-fer>

- Le martyr
- L'acteur social

Ces images sont liées au fait que durant des années les cheminots étaient des résistants et ont participé à plusieurs mouvements de grève et de résistance.

B. Pourquoi la Gare du nord ?

Le développement du réseau ferroviaire n'a pas seulement modifié les paysages naturels, il a aussi touché le paysage urbain par l'apparition de nouveaux équipements comme les gares qui sont devenues l'un des symboles de la civilisation moderne du 19^{ème} siècle. Sous le règne de Louis-Philippe, il a été décidé de construire les gares parisiennes en périphérie de la ville comme la gare du Nord, de l'Est, Saint-Lazare, Montparnasse et Orléans-Orsay.

La doyenne des gares est celle de Saint-Lazare (1837). Puis vient la gare du Nord (1846), qui quelques années plus tard s'avère être inadaptée et très petite, comme l'avait écrit A. Galoin lors de la visite de la Reine Victoria à Paris en 1855, « *C'est particulièrement évident en 1855 lorsque le cortège de la reine Victoria, venu visiter l'Exposition Universelle, doit être dirigé vers la gare de l'Est*¹⁰² ».

En 1857, on décide d'agrandir la gare du Nord et la reconstruire trois fois plus grande, d'une longueur de 180m. Dans les années 90, d'autres modifications ont été accomplies dans la gare à savoir des travaux souterrains pour accueillir les RER B, D et E puis le TGV et le Thalys. Aujourd'hui encore dans le cadre du Projet Grand Paris, la gare de Paris Nord est en travaux (projet station Nord 2024), afin d'accueillir de nouveaux commerces, transports, bureaux, jardins, etc. Pour plus de détails sur ce projet, vous pouvez consulter le site internet de ce projet <https://www.stationord.fr/fr/>

Dans la 2nd moitié du 19^{ème} siècle, les voies ferrées commencent à pénétrer la ville (plus les tramways et les métros) ce qui a facilité les échanges et les mobilités de la population, ainsi que la communication entre les régions ajoutons un gain considérable de temps dans les déplacements.

Certaines gares, à cause du trafic, seront à maintes reprises agrandies, déplacées et parfois même reconstruites. Le problème qui se posait durant cette période c'est que pour se déplacer

¹⁰² Alain GALOIN, « Le chemin de fer à Paris », *Histoire par l'image* [en ligne], consulté le 17 mai 2019. URL: <http://www.histoire-image.org/fr/etudes/chemin-fer-paris1832>

entre ces gares il fallait prendre des véhicules hippomobiles dans Paris, qui était déjà encombré, afin de faciliter le transit de marchandises et de voyageurs deux lignes circulaires furent construites une à l'intérieur l'autre à l'extérieur de Paris.

Nous avons choisi de travailler sur la Gare du Nord de Paris en ayant tout d'abord fait une visite de terrain le 06/12/2018 de 9h30 à 12h30, en allant à la Gare du Nord et à la Gare Saint-Lazare, et nous avons fait ce choix car :

- en premier lieu c'est dû à un sentiment de confort lors de la visite, nous avons plus apprécié la gare du nord, son ouverture, son architecture, sa luminosité et sa grandeur.

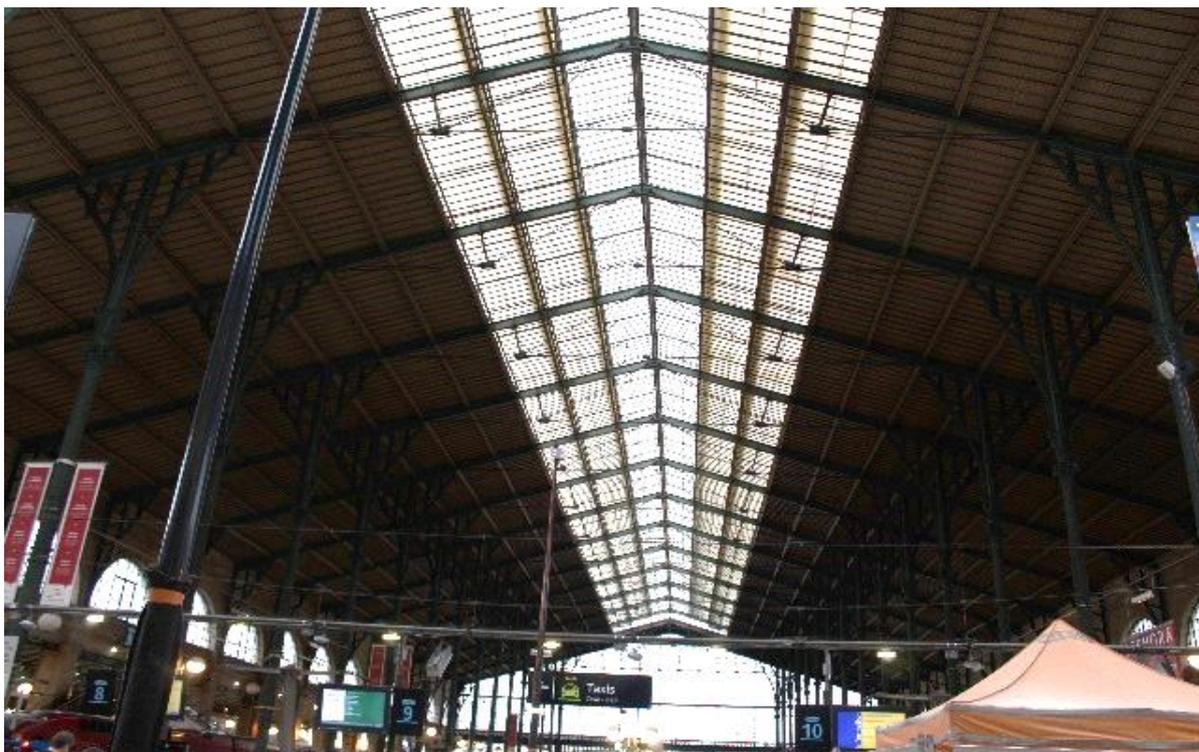
- coté économique, nous avons pu remarquer que malgré le fait que la gare Saint- Lazare est très active, il y'a plus d'activité économique (cafés, restaurants, magasins en tout genre et hôtels) aux alentours et à l'intérieur de la Gare du Nord, l'étude économique sera d'autant plus facile à réaliser.

Figure 35: Façade de la Gare Paris Nord



Source : Photo prise par l'auteur, novembre 2018.

Figure 36 : Construction métallique de la gare du Nord



Source : photo prise par l'auteur

C. Détails des projets de rénovation de la Gare du Nord à Paris

Paris Gare du Nord est un bâtiment classé patrimoine historique, et sa rénovation est très délicate, mais pas que, l'espace à utiliser pour son expansion est très limité car elle se situe dans une zone déjà très urbanisée et encombrée. Ajoutons à cela le fait que ce genre de projet d'expansion nécessite des financements colossaux. En 2013, un projet d'agrandissement de la gare à l'intérieur a été débuté, ayant ainsi pour objectifs (selon International Union of Railways, 2013) :

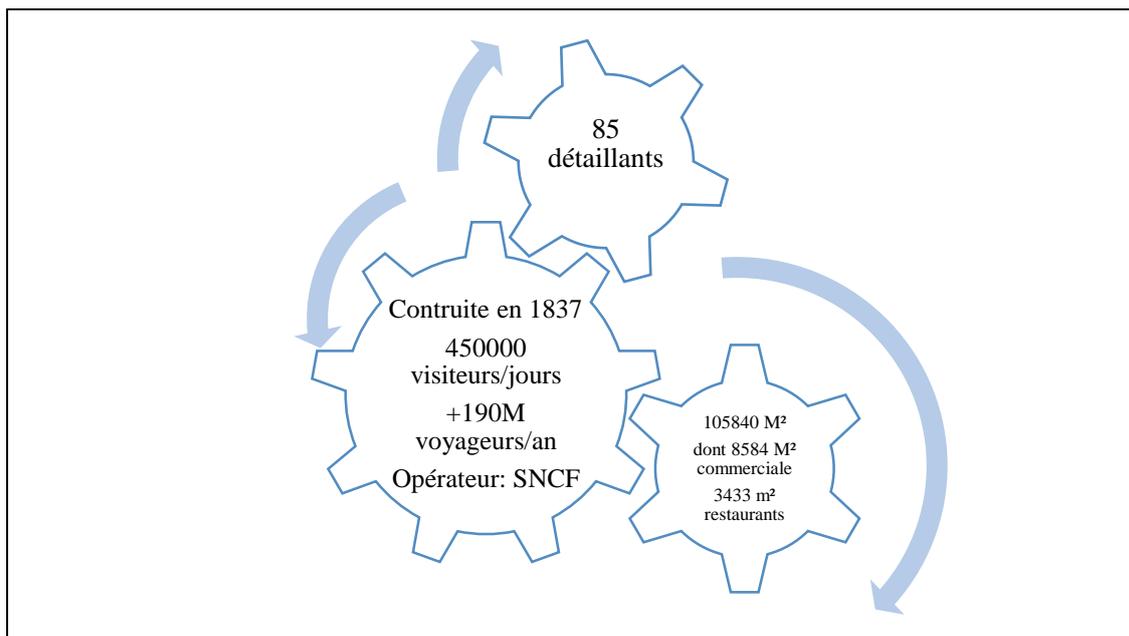
- le reclassement des différentes zones dans la station ;
- l'augmentation de la surface de vente au détail, en ajoutant jusqu'à 800m² d'espace utilisable.

Les services fournis seront adaptés au type de clientèle cible, et la station sera subdivisée en zones, chacune correspondant à une éthique commerciale différente :

- Le terminal Eurostar, accueillant les passagers internationaux et des clients touristiques et d'affaires potentiels, conçu comme un aéroport avec des locaux commerciaux haut de gamme ;

- Le niveau de la ville : accès aux trains Thalys, ceux de banlieue et les régionaux, avec des besoins de services spécifiques tels que des restaurants et des magasins pour les achats ;
- Le niveau du premier sous-sol (-1) de la gare : une zone de transit avec espace très limité ;
- Le deuxième niveau du sous-sol (-2) de la gare : essentiellement un trafic suburbain et de banlieue comme les Réseau express régional (RER).

Figure 37: Chiffres clés et accessibilité de la Gare du Nord



Source : Graphe réalisé par l'auteur

D. Fiche de la dernière rénovation de la gare de Paris Nord¹⁰³ :

- État d'avancement : terminé
- Durée : 10 ans (2002 -2012)
- Étapes : 2003- 2007 : travaux sur la plate-forme transversale
2006-2008 : travaux sur la zone urbaine autour de la gare
2009-2012 : travaux sur le bâtiment des passagers
- Financement : partenariat public-privé (PPP)

¹⁰³ Réalisée par l'auteur, en résumant plusieurs lectures différentes.

- Les parties prenantes : SNCF/Gares et connexions, RFF (Réseau Ferré de France), Les autorités locales, la Ville de Paris, Un promoteur immobilier privé, Klépierre.

E. Etude économique de la Gare du Nord

Le développement de l'automobile, menace l'avenir du transport ferroviaire et par conséquent celui des gares, c'est ainsi que dans le rapport Keller (10/03/2009) on propose que la gare soit comme un centre-ville, où on peut y trouver des restaurants, des commerces et services publics, des bureaux...etc., tout en associant les acteurs et les collectivités territoriales dans ces nouveaux aménagements. La SNCF a alors créé une branche « Gares et connexions » afin de gérer et veiller au développement des 3000 gares françaises. Et ce en réponse à la volonté des 78% (Selon la SNCF) des usagers des gares qui ont affirmé vouloir des commerces et des services dans les gares.

Les enseignes mondiales se disputent les places dans les gares, et cela est dû au fait que les magasins qui y sont déjà sur place sont de plus en plus fréquentés et ont augmenté leur chiffre d'affaire de 15 à 20 %¹⁰⁴, bien-sûr ces activités ne sont pas évidentes car le loyer coûte plus cher que dans les centres commerciaux par exemple, et que les magasins les plus rentables sont ceux qui n'ont pas besoin de gros investissements.

Faire une étude économique n'est pas chose aisée, surtout lorsque les données sont manquantes. Lors de notre dernière visite à la gare du Nord, nous avons remarqué deux choses très importantes, que les activités commerciales sont aussi intenses à l'intérieur qu'à l'extérieur de la gare. Dans ce travail je me concentre sur une étude interne. Mais on a remarqué qu'en dehors de la gare, les commerces qui étaient présents sont plus les cafés les hôtels et les restaurants, comme le montre les figures ci-dessus.

¹⁰⁴ Les gares ferroviaires urbaines et leur transformation, Aucame, Qu'en savons-nous ? n°49 - Décembre 2012

Figure 38: Dispersion des infrastructures touristiques autour de la gare du nord



Source : réalisé par l'auteur sur le site www.Apur.org

Figure 39: Rue en face de la Gare du Nord



Source : Photo prise par l'auteur

Ces quinze dernières années, les voyageurs sont passés d'un statut d'utilisateur à clients pour finir par le statut de voyageurs consommateurs. Cette consommation peut bénéficier

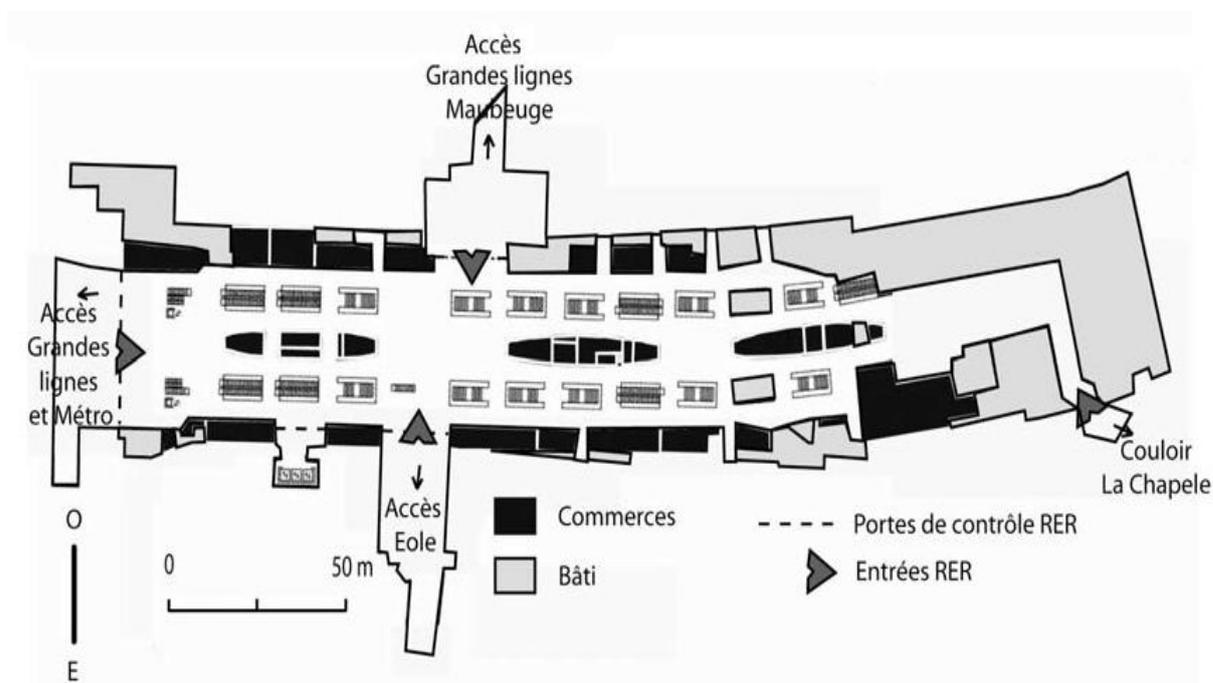
aux voyageurs mais aussi à la SNCF, dans le sens où les voyageurs gagnent du temps à faire leur courses en attendant leur train, et où la SNCF diversifie ses activités mais aussi c'est un moyen pour elle de financer l'entretien et la gestion de ses gares qui auparavant étaient juste un espace de transit mais qui aujourd'hui sont devenues un espace urbain d'échanges et de rencontres.

En 1990, la Gare du Nord fut rénovée sous une nouvelle tendance, qui était de diversifier les activités des entreprises de chemin de fer. Tout en essayant de garder un certain équilibre. En 1996 la SNCF, lance plusieurs appels d'offres pour attirer les commerces à s'installer dans ses grandes gares qu'elle a rénové en plus de la gare du Nord.

Cette gare est fréquentée par au moins 500000 personnes/jour¹⁰⁵, 40% sont des voyageurs de grande ligne et le reste sont les Transilien, et à l'intérieur il y'a exactement 105 boutiques.

La mezzanine de la Gare du Nord, accueille le plus de commerce, comme le montre la figure suivante

Figure 40: Mezzanine de la Gare du Nord



Source : Vu et Jeaneau, 2008, PP 52.

La SNCF, s'est associée à de gros gestionnaires de centres commerciaux pour éviter de s'attarder dans la phase d'apprentissage qui peut durer une trentaine d'année. Ce projet de

¹⁰⁵ <https://www.garesetconnexions.sncf/fr/gare/frpno/paris-gare-du-nord>

mettre des commerces à l'intérieur de la gare reste sous contraintes, comme le fait de s'adapter aux bâtiments conçus pour le transit, mais aussi de ne pas rendre la gare comme un mall.

Avant tout cela, il y'avait des vendeurs ambulants, leur commerce est interrompu à cause des conditions sécuritaires. Puis viennent les stands mobiles de sandwiches, à proximité des quais afin que les voyageurs puissent surveiller leur train tout en se restaurant. Ce concept est repris par ce nouveau concept de gare (gêner le moins possible les passants tout en leur permettant de se nourrir).

Le principal objectif des commerces de la Gare est de maximiser le ratio chiffre d'affaire/surface mobilisée (économie de l'espace). C'est le cas de la Gare du Nord, mais aussi de la gare centrale de Milan, que nous allons voir ci-dessous.

II- La gare centrale de Milan

C'est en 1906 que fut décidé de construire la gare de Milan afin que la ville soit capable d'absorber les flux de marchandises et voyageurs qui ne cessaient d'accroître, la réalisation de la gare a duré un peu plus de 20 ans (1906 à 1931).

Au début des années 2000, la gestion des gares et leur développement commercial devient l'objet de plusieurs filiales des Ferrovie dello Stato: Sistemi Urbani, Cento Stazioni et Grandi Stazioni. Le projet de Grandi Stazioni avait pour but de développer l'espace commercial en gare et les rendre plus attractives, devenir une destination en soi et non pas seulement un espace de transport. Ce projet n'a pas été facile car un affrontement juridique a été déclaré entre les équipes de Grandi Stazioni et l'architecte Tamino d'une part et un groupement de personnes (élus, habitants et universitaires) qui voulaient garder le caractère patrimonial de la gare et c'est ces derniers qui ont gagné. Car la gare est dotée d'une architecture unique, et s'une beauté incroyable, et les statuts situées dans la gare de Milan, possède une histoire qui les relie à la population.¹⁰⁶

Ces travaux de restauration et de construction ont coûté 120 millions d'euro¹⁰⁷ et le projet a été beaucoup critiqué nommant sur le fait que la gare est devenue grande et compliquée

¹⁰⁶ Riot, Etienne, « 'Dopodomani o l'atro ieri?' I progetti di trasformazione della Stazione Centrale di Milano raccontano la città», traduction de Pasquale Alferj, *Dialoghi internazionali - città nel mondo*, n°18, novembre-décembre 2012, Ed. Bruno Mondadori, Milano, pp. 50-57.

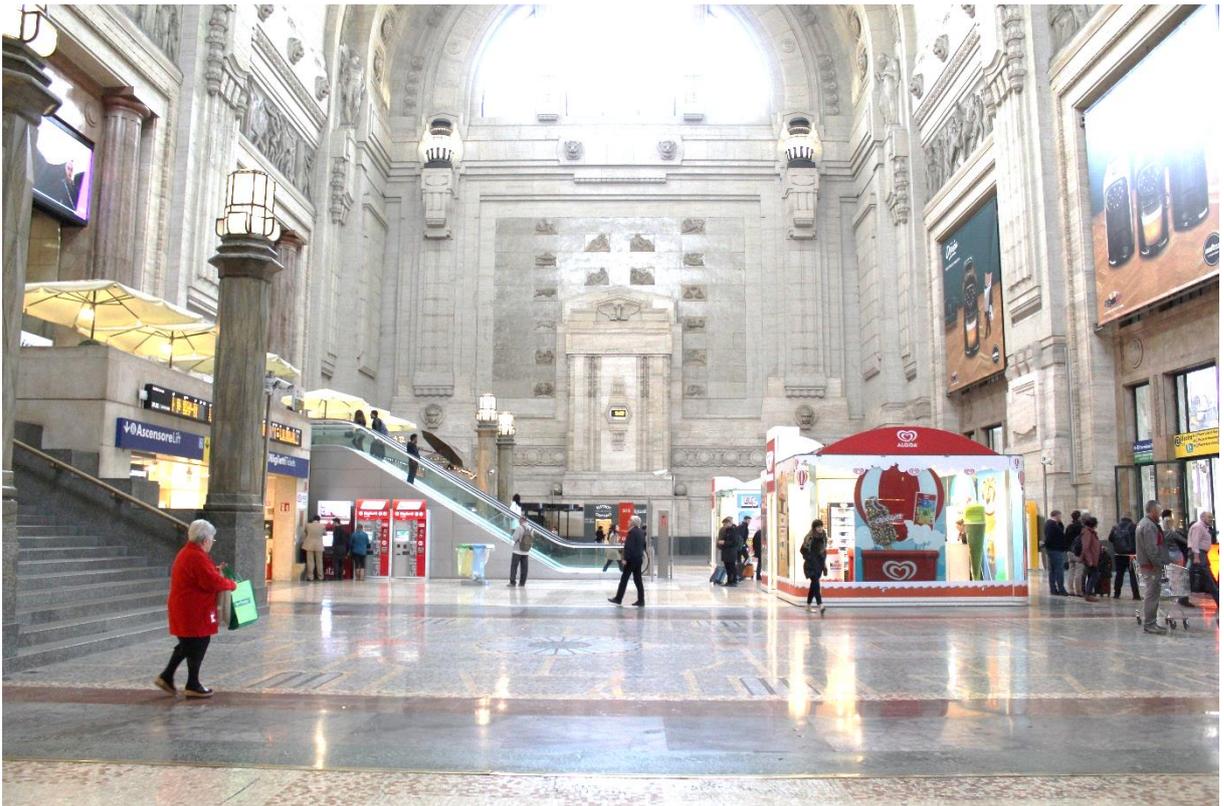
¹⁰⁷ Idem, P 54

comme un Labyrinthe ou la gare-Babel comme l'appellent les milanais, une gare devenue, pour certains trop marchande.

Définie par les revues spécialisées des chemins de fer comme "la plus belle gare du monde", elle est visitée chaque année par plus de 148 millions de personnes qui atteignent Milan pour affaires et tourisme. Structurée sur 5 niveaux, Milano Centrale est une vitrine prestigieuse et une scène extraordinaire pour toute marque et tout détaillant, en raison de sa nature de centre commercial et de service important pour les voyageurs et les locaux. La gare centrale de Milan a même un site internet bien structuré afin de promouvoir l'activité ferroviaire mais aussi les activités commerciales. <https://www.milanocentrale.it/en/>

Malheureusement, nous n'avons pas pu avoir accès à plus d'informations sur ce projet de restructuration, mais comme la gare de Paris Nord, la gare centrale de Milan, joue un rôle important dans le développement de la ville.

Figure 41: Hall d'entrée de la gare Milan Centrale



Source : photo réalisée par l'auteur en avril 2019.

III- La gare de Rossio, au cœur de Lisbonne

Avant d'entamer notre sujet sur la gare de Rossio, nous allons d'abord faire un bref rappel sur l'historique du chemin de fer au Portugal.

28/10/1856 : inauguration du premier chemin de fer au Portugal, d'une longueur de 36km reliant Lisbonne à Carregado. Pour le nord ce n'est qu'en 1875 que furent inaugurées deux lignes de Porto à Braga et de Porto à Penafiel.

1877 : la compagnie Eiffel fini la construction du pont Maria Pia sur le Douro qui relie Lisbonne à Porto par chemin de fer.

1886 : Porto est relié à Galice par Valença

1887 : Minho et Douro sont connectées avec Salamanca

Malgré les crises financières connues dans ce domaine, le chemin de fer portugais s'est malgré tout développé et d'une manière exponentielle, tant dans la construction que dans les matériaux et les tractions.

1975 : nationalisation du comboio Portugal.

Par contre le problème que connait le ferroviaire au Portugal, c'est que l'Etat ferme des lignes à l'intérieur du pays, afin de moderniser les réseaux de banlieue à Porto et Lisbonne.

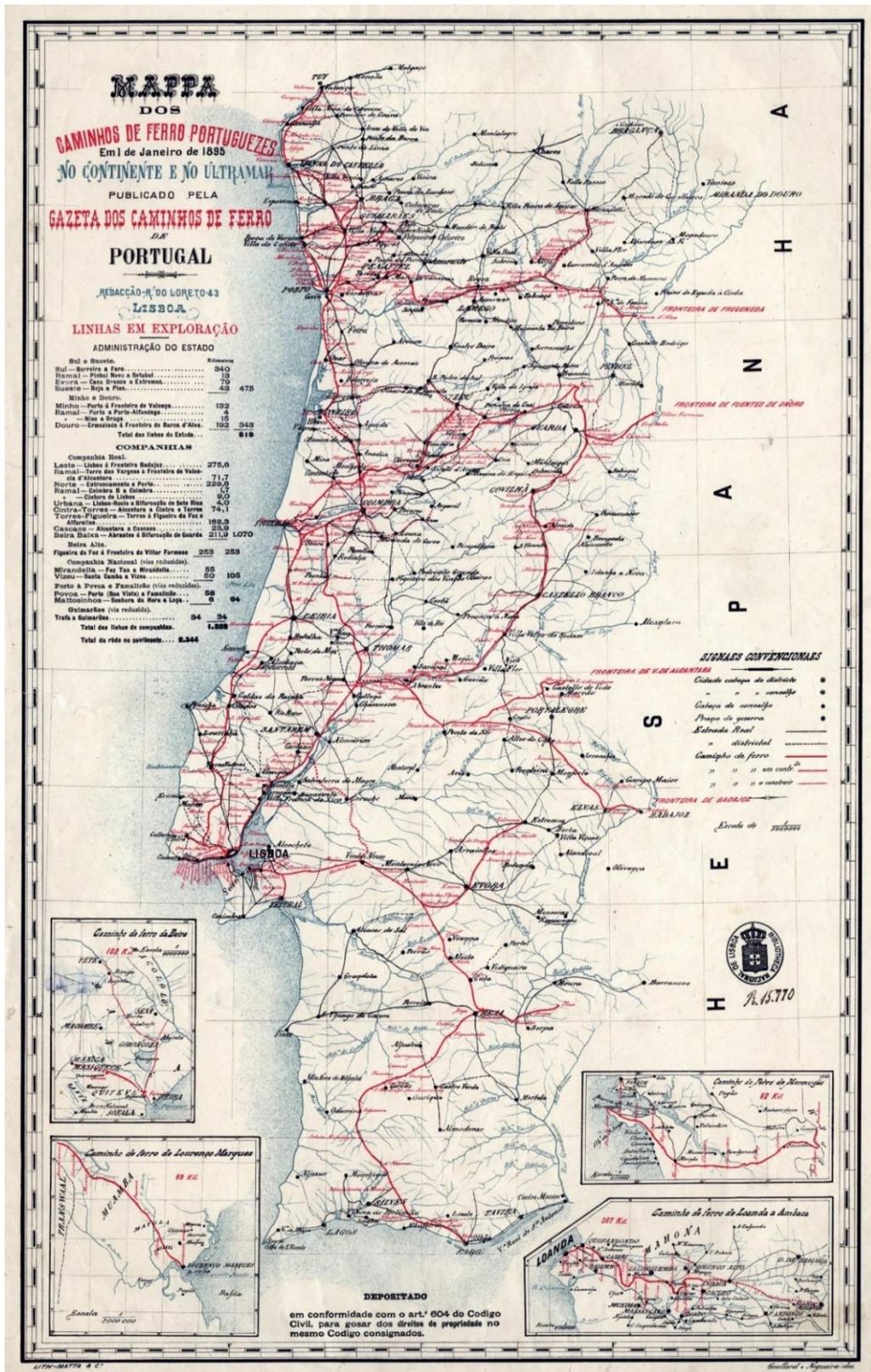
1988-1994 : plan de modernisation des chemins de fer, et 770km de voie ferrée désactivée.

Les problèmes financiers que rencontraient les chemins de fer portugais, n'attiraient pas les investisseurs étrangers, dans le sens où ces derniers avaient peur d'investir dans un pays qui avait du mal à couvrir leurs dépenses publiques.

En 39 ans de réalisations ferroviaires¹⁰⁸, l'Etat a dépensé 60871 millions de reis, ce qui représentait 29.5% du déficit public.

¹⁰⁸ De Avelar Pinheiro Magda. Le rôle de l'Etat dans la construction des chemins de fer du Portugal au XIXe siècle. In : Histoire, économie et société, 1992, 11^e année, n°1. Les transports terrestres en Europe Continentale (XIXe-XXe siècles) pp. 173-184 ; doi : <https://doi.org/10.3406/hes.1992.1630>

Figure 42: Carte représentative des lignes ferrées au Portugal au 19ème siècle



Source : Antonio Alves, le rail au Portugal, avril 2009

A. La gare de Rossio

La gare du Rossio a été construite en 1886, par l'architecte José Luis Monteiro sous commande de la compagnie royale des chemins de fer portugais, afin de remplacer Santa Apolonia comme gare centrale en pleins cœur de Lisbonne, dans la vieille ville en plein centre du quartier Baixa. Cette gare, au fil des 120 ans passés, a connu plusieurs transformations et rénovations qui ont touché la façade mais aussi l'intérieur de la gare en construisant un Hall nord souterrain afin de connecter la gare au réseau métropolitain de Lisbonne.

Cette rénovation a couté près de 130.000 euros, et a été sous la responsabilité de SIGNINUM¹⁰⁹ - Gestão de Património Cultural. La façade a beaucoup été abimée par différents facteurs, à savoir, la pollution, la circulation automobile ou les déchets d'oiseaux. En 1971, la gare de Rossio a été classée par l'Institut portugais du patrimoine architectural comme "bien d'intérêt public".

L'un des grands chantiers nationaux d'ingénierie, qui fut construit est le Tunnel de Rossio de 1887-1890, qui rendit possible la connexion ferroviaire des trains nationaux et internationaux avec la ville de Lisbonne, faisant de la gare de Rossio le principal centre ferroviaire du pays. L'ensemble cette construction se composait du bâtiment de la gare, d'un hôtel, d'un tunnel qui porte d'ailleurs le même nom et les accès à la place Carmo.

Cette gare a été construite au centre d'une ville bien mouvementée, en pleins commerces, banques, théâtres, cafés et pleins d'espaces de loisirs. La structure de cette gare est très différente de celle de nos précédentes études, où La gare de Milan et de Paris Nord sont considérées comme un centre commercial à part entière, où les gens profitent de faire leur shopping en voyageant. Un lieu de vie bien mis en place et bien calculé, afin de faciliter aux gens la vie quotidienne.

La gare de Rossio de par sa proximité à toutes les infrastructures dont jouit la ville, a fait d'elle une simple gare (économiquement parlant) dont la principale et seule activité est le transport.

B. Tableau récapitulatif de comparaison des trois gares

¹⁰⁹ De Avelar Pinheiro Magda. Le rôle de l'Etat dans la construction des chemins de fer du Portugal au XIXe siècle. In : Histoire, économie et société, 1992, 11^e année, n°1. Les transports terrestres en Europe Continentale (XIXe-XXe siècles) pp. 173-184 ; doi : <https://doi.org/10.3406/hes.1992.16300>

Tableau 8: Comparaison entre les trois gares

Les Gares	Paris Nord	Milan Centrale	Rossio
Date de création	1846	1906	1886
Ville d'ancrage	Paris	Milan	Lisbonne
Pays	France	Italie	Portugal
Grandeur/ Taille	Monumentale	Monumentale	Taille moyenne
Commerces internes	Oui	Oui	Oui
Impact sur la ville	Oui	Oui	Oui
Facilité d'accès	Oui	Oui	Oui
Indications/signalisation	Oui	Oui	Non
Gare internationale	Oui	Oui	Non
RER, Metro et autres	Oui	Oui	Non
Restauration à des fins commerciales	Oui	Oui	Non

Source : réalisé par l'auteur

Conclusion

Les gares font parties des symboles de la révolution industrielle de la seconde moitié du 19^{ème} siècle, et ont joué un rôle fonctionnel fondamental. Aujourd'hui la gare n'est plus considérée comme un lieu de passage ou de transit seulement, mais elle est devenue un lieu de vie, où s'est développée une offre de service et de commerce. On parle aujourd'hui de quartier gare, car tout autour de la gare de nouvelles activités de transports urbains ont vu le jour (transports collectifs, taxis, parcs de stationnement...etc.) mais aussi de services et de commerces, une nouvelle problématique urbaine a vu le jour, alors qu'avant c'était juste une sorte de lieu de passage très peu recommandé et très mal réputé. Les pouvoirs publics ont, alors, décidé de rendre ces quartiers gares attractifs et conviviales, où les gens auront autre chose à faire qu'attendre leur train. L'historien Georges Duby a écrit « *la gare ne fût-elle pas, à la fin du XIXème siècle, par ses proportions orgueilleuses et par l'ensemble de signes*

qu'elle exposait, l'équivalent de ce qu'avait été, sept cents ans plus tôt, la cathédrale gothique, l'expression architecturale majeure de la fierté urbaine ? ¹¹⁰» ce qui parfois a donné un rayonnement à la ville à une échelle très large, et sont considérées comme un patrimoine local de la ville. La gare aujourd'hui est pensée comme un espace public et doit être réaménagé comme tel.

¹¹⁰ Les gares ferroviaires urbaines et leur transformation, Aucame, Qu'en savons-nous ? n°49 - Décembre 2012

Conclusion Générale

Le mémoire et le projet tutoré ont été deux travaux différents, sous deux thèmes complètement opposés, l'un sur le patrimoine naturel et culturel d'une ville, l'autre sur le patrimoine ferroviaire, nous sommes amenés dans cette conclusion à trouver un trait d'union entre ces deux thèmes.

Une tâche, qui, je dois dire a été très difficile, mais le 12/05/2020, lors de nos réunions zoom hebdomadaires (Thé, café et orangeade) avec mes collègues et professeurs d'Evora, nous avons été amené à discuter du thème de landmark. A partir des idées collectées et des orientations de nos professeurs, je peux aujourd'hui lier ces deux projets.

Nous avons choisis de travailler sur les gares pour représenter le thème des chemins de fer, car elles dynamisent la ville et jouent un rôle très important dans son développement économique, sociale et environnementale. Une gare peut être le point central de la ville autour desquelles des activités tant économiques, sociales et touristiques peuvent se dérouler, grâce à la concentration physique de personnes.

En nous basant sur les gares étudiées (Paris Nord, Milan Centrale et Rossio) nous avons pu conclure que grâce à ses gares les gens ont plus de mobilité, que ce soit pour le travail ou pour le loisir, et qu'ils ont de plus en plus de moyens de se déplacer pour pratiquer leurs activités quotidiennes, beaucoup plus que dans les villes périphériques ou il n'existent que des quais d'embarquement ou tout simplement parfois des villes sans gare.

Comme cité plus haut, Béjaia possède une gare ferroviaire, qui date de la période coloniale française (sans date), qui lie la ville à Alger en passant par neuf arrêts différents, et est située au centre de l'ancienne ville (médiina) en face de la casbah et pas très loin de port. Pourtant elle attire très peu de monde et est de plus en plus déserté que ce soit par les voyageurs que par l'Etat qui ne met pas en place les moyens suffisant pour la rénover et la moderniser. Si on pense, Landmark, et gare centrale, nous pouvons avancer que si les autorités locales mettaient en place une politique de gestion ferroviaire adéquate (rénovation, nouvelles technologies, modernisation, nouveaux trains....etc) à la situation actuelle de la ville, la population mais aussi les visiteurs auront tendance à s'orienter vers l'utilisation de la gare, mais pas que, des commerçants commenceront à s'installer autour, ce qui va créer une réelle dynamique économique et social autour de celle-ci.

Pour finalement, mettre un point finale à ce merveilleux voyage qui est le TPTI, nous tenons à dire que ce master TPTI a constitué une réelle expérience dans la vie pédagogique, et a refait notre manière de penser et vire les choses. Grace à ce master aujourd'hui, j'ai appris et je suis convaincu que toute différence est un atout, quel que soit ses croyances, cultures et origines. Nous avons appris, à mettre en place un projet culturel, à réhabiliter un site et à mener à bien des projets à caractère patrimonial.

Les différents travaux personnels et les travaux de groupe, nous ont permis d'acquérir de nouvelles compétences, un atout considérable pour notre formation et acquisitions personnelles et professionnelles.

A travers ce master, j'ai pu découvrir une nouvelle passion, de nouvelles compétences et capacités, que je ne me connaissais pas avant, l'intensité de ce master m'a aidé à donner le meilleur de moi-même, et à puiser dans mes forces et mon imagination, afin de réaliser chaque petite partie d'un travail, car je ne le dirai jamais assez, travailler sur l'Algérie est très différent de travailler sur un pays européens, tous mes travaux sont pour ma part des trophées car pour chaque travail remis, derrière se cachent des heures et des heures à ne plus en finir de recherches d'informations, même minime soit-elle.

Bibliographie du projet personnel

BARATA, Filipe, Themudo, « Histoire et patrimonialisation du paysage : reprendre le débat », In Techniques, patrimoines, territoires de l'industrie : quels enseignements ? International workshop, Ed : Colibri, Lisbonne, 2010.

BENHAMOU, Françoise, « Économie du patrimoine culturel », Ed : La Découverte, France, 2012.

FERAUD, Laurent-Charles, « *Histoire de Bougie* », éd : Bouchène, France, 2001

GREFFE, Xavier, La valorisation économique du patrimoine, éd : La Documentation Française, France, 2003.

PAQUOT, Thierry, « *Le Paysage* », éd : La Découverte, Paris, 2016, p.18

Rapports

CAILLART, Eva, CUSENIER, Pierre, BAZIZI, Kamal, « Pour la sauvegarde et la mise en valeur de la médina de Béjaïa », mission effectuée du 16 au 19 Janvier 2004 pour le compte de l'UNESCO

Charte des itinéraires culturels, ICOMOS, Québec, 2008, p.02

La convention du patrimoine mondial et les paysages, 1992, p.20

Managing Natural World Heritage, l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, Paris, 2012, p.10

Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture, « Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel », Paris, 16 novembre 1972

Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture, « Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel », 2003, www.unesco.org/culture/ich/, P03

Rapport de synthèse, « Plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé « PPSMVSS » de la ville de Béjaïa, Phase I », direction de la culture de la wilaya de Béjaïa, Octobre 2016.

Rapport du génie militaire, du colonel Lemerancier sur la place de Bougie », 12 Nov. 1833. Article 8, Section 1, Carton.

Rapports de la direction du PNG en 2003

RCT, « Initiatives Durables, Etude d'opportunité pour la création d'un parc naturel régional du Bocage Gatinais », France, SD.

STE 176 – « *Convention européenne du paysage* », 20.X.2000, P09

Webographie

AÏSSANI, Djamil, « Activités Scientifiques et Interculturalité en Méditerranée (11e – 20^e siècles) : En jeux pour la ville de Béjaïa », Association GEHIMAB Béjaïa et C.N.R.P.A.H. Alger, SD.

BARRERE, Christian, HEDOUIN, Cyril, « Du capital culturel aux patrimoines culturels », éd : Armand Colin | « *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* », 2014/5 décembre, p.803

BATTAINI-DRAGONI, Gabriella, « Avant-propos », in Conseil de l'Europe, *Gestion des itinéraires culturels : de la théorie à la pratique*, « Hors collection » 2015, p.5 -6.

BEAUDET, Gérard, « Les routes touristiques à thème : entre marketing territorial et valorisation identitaire », *Téoros* [Online], n° 22-2, 2003, URL : <http://journals.openedition.org/teoros/1747>

BENHAMOU, THESMAR In, LACOUR Claude et al, « Introduction. Culture, patrimoines, savoirs : Facteurs dynamiques de développement », éd : Armand Colin, « *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* », 2014/5 décembre, p.90

BERINIGUIER, Philippe, SAADI, Allaoua, « Quels paysages dans les images produites autour de l'itinéraire touristique Estrada Real (Minas Gerais, Brésil) ? », *Confins* [En ligne], 9 | 2010, mis en ligne le 23 juillet 2010, consulté le 09 février 2020. URL : <http://journals.openedition.org/confins/6428> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/confins.6428>

BERTI, Eleonora, et al, « Chapitre II : Itinéraires culturels – De l'idée au projet », in Conseil de l'Europe, *Gestion des itinéraires culturels : de la théorie à la pratique*, « Hors collection », 2015, p.35 – 111

BOURDEAU .Laurent, MARCOTTE, Pascal, « Les routes touristiques », Presse de l'Université Laval, PUL, 2015

BOUROCHER, Solveig, « L'apport des sources écrites à la compréhension des logis dans les châteaux de la fin du Moyen Âge : Résumé de la communication. Séminaires

d'archéologie de la région Centre. Les grands sites castraux médiévaux de la Loire moyenne », Juin 2009, Tours, France, p. 235

BUSQUETS Fabregas, Jaume, Albert Cortina Ramos, « Paysage et territoire : le processus de gestion des paysages », In Conseil de l'Europe, « *Dimensions du paysage* », « Hors collection », 2017, p.25-55

CASTEL, Sainte Claire, « Etude des retombées du Parc national sur l'activité économique et sur l'emploi », IRAP sarl -Etude et Conseil, *Rapport Final*, France., Novembre 1999,

CHOUQUER, Gérard, « Anne Cauquelin, *L'invention du paysage*. Paris, PUF, 2000, p.180 *Études rurales* [En ligne], 163-164 | 2002, mis en ligne le 25 juin 2003, consulté le 12 février 2020. URL : <http://journals.openedition.org/etudesrurales/129>

COEFFE, Vincent, MORICE, Jean-René, « Patrimoine sans limite ? La mondialisation du tourisme comme opérateur d'un tout-patrimoine », éd : Armand Colin, *L'Information géographique*, 2017/2 Vol. 81, p.32-54

COTE, M, « Béjaïa, Encyclopédie berbère » [En ligne], 9, 1991, document B52, mis en ligne le 01 avril 2013, consulté le 31 mars 2020. URL: <http://journals.openedition.org/encyclopedieberbere/1507>

CUSSET, Jean Michel, « Ressources naturelles, espaces de loisir et analyse économique », *Revue économique*, volume 21, n°1, 1970, p.23

D'AVERIEU, Laurent Chevalier, « Mémoire et reconnaissances », les archives du génie militaire, service historique de l'armée de terre française, 881. Voyageur français du XVIIème siècle (1635-1702) auteur des mémoires écrit sous forme manuscrites : édités par J. P. Labat, Révérent Père de l'Ordre des frères Prêcheurs, en 1735.

DABROWSKI, Piotr, « Interdépendance du tourisme et de la protection de la Nature », *Unasylva* - No. 176 - Parcs et aires protégées - Interdépendance du tourisme et de la protection de la nature, www.fao.org/3/v2900f/v2900f09.htm#TopOfPage

DENU, Penelope, BERT, Eleonora, « Chapitre I: Contexte », in Conseil de l'Europe, *Gestion des itinéraires culturels : de la théorie à la pratique*, Conseil de l'Europe, « Hors collection » 2015, p.21- 22

DERIOZ, Pierre, « Le paysage, une ressource territoriale emblématique mais ambiguë. Le paysage, une ressource territoriale emblématique mais ambiguë », Oct 2004, France. p.155-163. halshs-00180493.

DISSART, Jean-Christophe, VOLLET, Dominique, « *Partie II : Le paysage comme ressource Economique, Chapitre 4 : Le paysage moteur de développement local* », in OUESLATI, Walid, « *Analyses économiques du paysage* », Ed : Quæ, « *Update Sciences & Technologies* », 2011, p. 87 à 115

DUMOULIN, Jacinthe, « Les routes touristiques au Québec : de la conception à la signalisation », *Téoros* [Online], 22-2 | 2003, Online since 01 May 2012, connection on 08 February 2020. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/1763>

FACCHINI, François, « Paysages et théorie du marché », in OUESLATI, Walid « *Analyses économiques du paysage*, éd : Quæ, « *Update Sciences & Technologies* », 2011, p.32

Gallica. BNF, « Bougie et la petite Kabylie, livret-guide illustré publié et distribué par le Syndicat d'initiative de Bougie », France, 1914.

GOETSCHER, Pascale, LEMIRE, Vincent, POTIN, Yann, « Historiens et patrimoine au 20e siècle Le rendez-vous manqué ? », Presses de Sciences Po, *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2018/1 N° 137, p. 2-20

GUEX, Delphine, « Mises en scène patrimoniales et développement territorial : un modèle inspiré des Alpes », éd : Armand Colin, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2014/5 décembre, p.885-904

HAZENONK, Niek, et al, « Chapitre 4 : Paysage et loisir », in Conseil de l'Europe, *Dimensions du paysage*, « Hors collection » 2017, p.133

HOERNER, Jean, Michel, « Les produits touristiques et la culture du tourisme durable (Cas des pays émergents) », Marrakech, 2013

HUGUES, François et al, « Territoire et patrimoine : la co-construction d'une dynamique et de ses ressources », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2006/5 (décembre), p. 683-700.

IDIR, Mohamed Sofiane. « Valorisation du patrimoine, tourisme et développement territorial en Algérie : cas des régions de Bejaia en Kabylie et Djanet dans le Tassili n'Ajjer », *Economies et finances*, Université Grenoble Alpes, France, 2013.

JOAQUIM, Romano, « Chapitre 6 Paysage et économie : une approche de la Convention européenne du paysage », *Dimensions du paysage*, Conseil de l'Europe, « Hors collection », 2017, p.206

Journal Le monde, 22/10/2009

KSENIYA, Khovanova-Rubicondo et al, « Outils de gouvernance des Itinéraires culturels », in Conseil de l'Europe, *Gestion des itinéraires culturels : de la théorie à la pratique*, Conseil de l'Europe | « Hors collection », 2015 | pages 113 à 172, ISBN 9789287179388

LANDEL, Pierre Antoine, SENIL, Nicolas, « Patrimoine et territoire, les nouvelles ressources du développement », *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 12, 2009, mis en ligne le 20 janvier 2009, p.03.

LANDRIEU, Gilles, « L'évaluation de la valeur économique des parcs nationaux, en particulier du Parc national de Port-Cros : un exercice nécessaire mais délicat », *Sci. Rep. Port-Cros nat. Park*, n° 27, 2013, p.383

LAZZAROTTI, Olivier, « Le patrimoine, une mémoire pas comme les autres », ed : Armand Colin, « *L'Information géographique* », 2017/2 Vol. 81, p.20

Le Conseil canadien des parcs, The Outspan Group Inc, « L'impact des parcs nationaux, provinciaux et territoriaux du Canada sur l'économie en 2009 », Ontario, Avril 2011, p.03

LE HEGART, Thibault, « Un historique de la notion de patrimoine ». 2015.

LEFEBVRE, Sylvain, TRUDEAU, Maryse, « La Route verte, un circuit touristique ? », *Téoros* [Online], 22-2 | 2003, Online since 01 May 2012, connection on 08 February 2020. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/1771>

LEFFE, « Le tourisme solidaire, une alternative touristique pour les pays en voie de développement », 1989.

LIFRAN, Robert, OUESLATI, Walid « Eléments d'économie du paysage », *Économie rurale* [En ligne], 297-298, janvier-avril 2007, mis en ligne le 01 mars 2009, consulté le 19 février 2020. URL : <http://journals.openedition.org/economierurale/2031> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/economierurale.2031> , P05

LUGINBUHL, Yves, « Pour un paysage du paysage », *Économie rurale*, 297-298, 2007, p.07

MARCAIS, Georges, « L'architecture musulmane d'Occident, Tunisie, Algérie, Maroc, Espagne et Sicile, Arts et Métiers graphiques », *Journal des Savants*, 1956, p.19-34

MARESCA, Bruno, et al, « Les retombées économiques et les aménités des espaces naturels protégés », *Rapport général, Crédoc, Collection des rapports n°255*, Paris, novembre 2008.

MITCHELL, Nora, et al, « Paysages culturels du patrimoine mondial Guide pratique de conservation et de gestion », cahier 26 du patrimoine mondial, UNESCO, décembre 2011, p.03-17

MORICE, Jean, René, DESIRE- PEBARTHE, Hélène, VIOLIER, Philippe, « Itinéraires de lieux touristiques du littoral atlantique », *Norois* [En ligne], 206 | 2008/1, mis en ligne le 01 mars 2010, consulté le 08 février 2020. URL : <http://journals.openedition.org/norois/228> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/norois.228>

Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture, « conservation du patrimoine naturel : réserves de la biosphère et mise en œuvre de la convention du patrimoine mondial », Cote d'Ivoire, 1984

Parc Nationaux de France, « Les parcs nationaux, une valeur sûre pour les territoires », Montpellier, France, 2014.

PASSINI, Michela, « Le patrimoine à l'épreuve de l'histoire transnationale, Circulations culturelles et évolutions du régime patrimonial pendant les années 1930 », Presses de Sciences Po, *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2018/1, N° 137, p. 49-61

PIRI, Reis: « Kitab ibahriye » trad. Angl. université of Colombia 1970, p. 109, cité par D. Valerian « Bougie, port maghrébin à la fin du Moyen Age (1067-1510. 328) », p. 41.

POISSON, Olivier, avant-propos à LIMOUZIN, Jacques. ICHER, François, « Regards sur le patrimoine », Académie de Montpellier, p.12.

PROULX, Guillaume, DUBE, Jean, CLOUTIER, Geneviève, « Enjeux et bénéfices socioéconomiques : La création du parc national des Pingualuit, Nunavik, Québec (Canada) », *Téoros* [Online], 38, 2 | 2019, Online since 12 June 2019, connection on 01 June 2020. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/38155>

ROBINSON, Mike, PICARD, David, « Tourisme, culture et développement durable », UNESCO, 2006

RUIZ, Gérard, « Le tourisme durable : jouissance et protection de la nature », éd : Victoires, *Vraiment durable*, 2014/1, n° 5/ 6, p.71-81.

SACAREAU, Isabelle, « Mise en tourisme et dynamique spatiale au Népal », *Mappemonde*, n°58, 2002.2

SELMY, Adel, « L'émergence de l'idée de parc national en France. De la protection des paysages à l'expérimentation coloniale », in LARRERE, Raphaël *et al.* « Histoire des parcs nationaux », éd. Quæ | « Hors collection », 2009, p.48.

TARDIF, Jonathan, « Écotourisme et développement durable », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement* [Online], Volume 4 Numéro 1, mai 2003, posted online on 01 mai 2003, consulted on 19 february 2020. URL : <http://journals.openedition.org/vertigo/4575> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/vertigo.4575>

VERNIERES, Michel, « le patrimoine : une ressource pour le développement », *Épargne sans frontière, Techniques Financières et Développement*, 2015/1 n° 118, p.7- 20.

WALTER, François, « Paysage et environnement en histoire : échapper au brouillage » éd : Armand Colin, « L'Information géographique » 2014/3 Vol. 78, p.26-41

WEBER SANTOS, Nadia Maria, GRANSOTTO, Luciana, « Expérience touristique dans des circuits patrimoniaux : une approche interculturelle Brésil-Canada », https://www.academia.edu/21950109/Exp%C3%A9rience_touristique_dans_des_circuits_patrimoniaux_une_approche_interculturelle_Br%C3%A9sil-Canada, p.19.

Thèses et mémoires

AKROUNE, Lilia, BOURKEB, Thiziri, « Distribution et taille de la population de Buplèvre à feuilles de plantain (*Bupleurum plantagineum* Desf.) dans la zone centrale et occidentale du Parc National du Gouraya (Kabylie des Babors, Algérie) », Mémoire de Fin de Cycle En vue de l'obtention du diplôme de master en Biologie de la Conservation et Développement Durable, Université de Béjaia, 2016

BENAZZOUC, Karima, « Sauvegarde du patrimoine culturel dans le contexte du développement durable : cas de la ville de Béjaia », Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Magister en Architecture, UMMTO, 2009, p.192

BIZRICHE, Lamia, BOUMEDJMAJ, Samia, « Pour une mise en valeur du patrimoine culturel de la ville de Bejaia. Le forum du patrimoine de Bejaia », Projet de fin d'étude : En

vue d'obtention du Diplôme de Master en architecture. Option : Architecture, ville et territoire. Université A.MIRA de Béjaïa, 25 juin 2013

BOUBEKEUR, Inesse, BOUDA, Naouel, BOUDRAA, Salima, « La mise en lumière du patrimoine culturel de Bejaïa pour un tourisme plus attractif. (Cas de la Casbah et Bordj Moussa) », Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master II en Architecture, ville et territoire, Université Abderrahmane Mira, Béjaïa, 2016.

BOUDERBALA, Khaled, BOUDINA Amira Narimane, BRAHAMI Dyhia, « La valorisation du secteur sauvegardé de Bejaia à travers une mobilité douce », Mémoire de recherche pour l'obtention du diplôme de master en Architecture, Université de Béjaïa, 2017

MESSAOUDI, Sofiane, SARAoui ATTA Selma, « Essai de définition des principes de signalétique dans le cadre de la valorisation des monuments historiques, cas d'étude : Bordj Moussa à Béjaïa », Mémoire de master en vue de l'obtention du diplôme d'architecture, Université Abderrahmane MIRA, Béjaïa, 2017.

YAKOUBI, Thinhinane, ZEKRINI, Yamina. « La communication touristique et la mise en tourisme des patrimoines dans la ville de Béjaïa. Cas d'étude : le fort de Bordj Moussa et la Casbah », Mémoire de fin de cycle En vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences de l'Information et de la Communication Option : Communication et Relations Publiques, université de Béjaïa, 2019.

Sitographie

Site web officiel de l'UNESCO, consulté le 01.02.2020, <https://fr.unesco.org/>

Site web officiel du parc national des calanques, consulté le 21/07/2019, <http://www.calanques-parcnational.fr/>

Site web officiel du Parc national du Cilento et du val de Diano ; consulté le 21/04/2020 <http://www.cilentoediano.it/it>

Site web officiel du parc Naturel du Sud-Ouest Alentejano et Costa Vicentine, consulté le 22/04/2020, <http://www2.icnf.pt/>

Site web officiel de l'ICOMOS consulté le 10/01/2019, <https://www.icomos.org/fr>

Site web officiel de l'UICN, consulté le 28/02/2020, <https://uicn.fr/>

Site web officiel du ministère de la culture algérien, consulté le 21/11/2018 : <https://www.m-culture.gov.dz/index.php/fr/>

Site officiel du ministère de l'agriculture et du développement rural, consulté le 15/04/2020, <http://madrp.gov.dz/>

Bibliographie du projet tutoré

Rapports

International Union of Railways (UIC), «Railway stations, boosting the city», rapport réalisé à Paris en November 2019, 52 p. ISBN: 978-2-7461-2864-4

International Union of Railways, «Railway Stations, Adapting to Future Society», rapport réalisé à Paris en Octobre 2013, 72 p, ISBN 978-2-7461-2220-8

Union Internationale des Chemins de fer, « Repenser les Gares pour la Future Intermobilité », rapport réalisé à Paris en 2015, 56 p, ISBN 978-2-7461-2418-9

Webographie

CADE, Michel, « Images et icônes », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 11 octobre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/89> ; DOI : 10.4000/rhcf.89

CARDOSO DE MATOS, Ana et LOURENCETTI, Fernanda de Lima, « Dos Reusos Património Ferroviário às Estratégias da sua Integração na Paisagem Urbana », 2020, Universidade de Évora, CIDEHUS/CHAIA, Évora, Portugal, consulté en Mai 2020.

CARON, François, « Regards sur les cheminots et leurs métiers », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 02 octobre 2019. URL : <http://rhcf.revues.org/234>

CRONIER, Emmanuelle, « Les permissionnaires du front face aux cheminots pendant la Première Guerre mondiale », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 30 septembre 2019. URL : <http://rhcf.revues.org/101> ; DOI : 10.4000/rhcf.101

DE AVELAR PINHEIRO, Magda, « Le rôle de l'Etat dans la construction des chemins de fer du Portugal au XIXe siècle ». In : *Histoire, économie et société, 1992, 11^e année, n°1. Les transports terrestres en Europe Continentale (XIXe-XXe siècles)* pp. 173-184 ; doi : <https://doi.org/10.3406/hes.1992.1630>

GALOIN, Alain « Le chemin de fer à Paris », *Histoire par l'image* [en ligne], consulté le 17 mai 2019. URL: <http://www.histoire-image.org/fr/etudes/chemin-fer-paris>

GALOIN, Alain, « Les premiers chemins de fer », *Histoire par l'image* [en ligne], consulté le 17 mai 2019. URL: <http://www.histoire-image.org/fr/etudes/premiers-chemins-fer>

IMMELE, Coralie, « Les mémoires de la résistance des cheminots. L'émergence des premières représentations et leur diffusion par les anciens résistants », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 30 septembre 2019. URL : <http://rhcf.revues.org/105> ; DOI : 10.4000/rhcf.105

JABLONKA, Ivan, « La gare dans le paysage urbain », *Histoire par l'image* [en ligne], consulté le 17 mai 2019. URL: <http://www.histoire-image.org/fr/etudes/gare-paysage-urbain>

JABLONKA, Ivan, « Le chemin de fer dans le paysage français », *Histoire par l'image* [en ligne], consulté le 17 mai 2019. URL: <http://www.histoire-image.org/fr/etudes/chemin-fer-paysage-francais>

LAVIE, Jehan-Hubert « L'image du cheminot dans la photographie, du père Henry à Salgado. Le cheminot, hors champ ? », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 30 septembre 2016. URL : <http://rhcf.revues.org/87> ; DOI : 10.4000/rhcf.87

MAGGI, Stefano, « Le cheminot en Italie. Image et culture », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 12 mai 2011, consulté le 30 septembre 2018. URL : <http://rhcf.revues.org/165> ; DOI : 10.4000/rhcf.165

MAGGI, Stefano, « Les autobiographies des cheminots italiens », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 44 | 2013, mis en ligne le 13 novembre 2014, consulté le 03 décembre 2018. URL : <http://rhcf.revues.org/1614> ; DOI : 10.4000/rhcf.1614

MORIN, Gilles, «La Résistance des cheminots : images, représentations et mémoires en question(s) », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 01 octobre 2019. URL : <http://rhcf.revues.org/107> ; DOI : 10.4000/rhcf.107

RIOT, Etienne, « 'Dopodomani o l'atro ieri I progetti di trasformazione della Stazione Centrale di Milano raccontano la città», traduction de Pasquale Alferj, *Dialoghi internazionali - città nel mondo*, n°18, novembre-décembre 2012, Ed. Bruno Mondadori, Milano, pp. 50-57.

VERGEADE, Marie-Suzanne, « Les cheminots : visions d'artistes », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 03 juin 2011, consulté le 30 septembre 2018. URL : <http://rhcf.revues.org/86> ; DOI : 10.4000/rhcf.86

Sitographie

-Site Officielle des Gares de France. Consulté le 19.12.2018.
<https://www.garesetconnexions.sncf/fr/gare/frpno/paris-gare-du-nord>

-Site web officiel de la SNCF. Consulté le 20.10.2018.
<https://www.sncf.com/fr/groupe/patrimoine/deux-siecles-histoire>

-Site Web officiel APUR. Consulté le 02.12.2018. www.Apur.org

-Site Web Officiel de la fondation Napoléon. Consulté le 14.11.2018.
<https://www.napoleon.org/magazine/lieux/gare-du-nord-paris/>

-Site web officiel de la gare de Milan central. Consulté le 02.02.2019.
<https://www.milano-centrale.it/en/>

-Site Web officiel des cheminots internautes de Midi- Pyrénées. Consulté le 12.11.2018.
<http://rubio.eric.pagesperso-orange.fr/historisncf.htm>

-Site Web Officiel des plans de Paris. Consulté le 19.11.2018.
<https://www.plandeparis.info/gares-paris/plan-gares-paris.html>

-Site Web officiel du cercle historique du rail français. Consulté le 12.11.2018
http://railsdautrefois.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=40&Itemid=40

Table des figures du projet personnel

Figure 1: Typologie des paysages biens publics mixtes.....	47
Figure 2: emplacement du parc national de Gouraya.....	57
Figure 3: Zonage du PNG selon la loi n°83-03 du 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement	61
Figure 4: nouvelle carte de zonage du PNG, après 2011	63
Figure 5: Zonage de l'aire marine du PNG	64
Figure 6: Situation géographique de la ville de Béjaia.....	71
Figure 7: Plan de Bougie, carte publiée par le war office, University of texas Libraries, Algeria city plans, U.S.ARMY Map service, 1942 -1943	73
Figure 8: Béjaia en l'an 33 de notre aire	74
Figure 9: Naceria, Béjaia en temps des Hammadites	76
Figure 10: Buggia, la ville de Béjaia prise par les espagnoles entre 1509- 1556.....	77
Figure 11: La ville de Béjaia sous le règne ottoman	78
Figure 12: Figure n° : Plan du 12 mai 1835 Tracé de l'enceinte réduite de Béjaia, sous le règne français.....	80
Figure 13: Stèles phéniciennes à Béjaia	82
Figure 14: Le cippe romain de Lambèse en face de la mairie de Béjaia.....	82
Figure 15: vestiges de l'enceinte Hammadite construite au XXIème siècle	83
Figure 16: Bab El Bahr (porte Sarrazine).....	84
Figure 17: Bab El Fouka	85
Figure 18: Porte d'entrée de la mosquée Sidi Soufi.....	88
Figure 19: synagogue située au quartier Karaman	89
Figure 20 : Plan du château impérial en cours de construction, Bugia (Bejaïa), 1548.....	90
Figure 21: Plan du fort Barral.....	91
Figure 22: La montagne de Yemma Gouraya	94
Figure 23: Carte touristique du PNG réalisée par la direction en Juillet 2020.....	101
Figure 24: Logo de la ville de Béjaia	
Figure 25: Esquisse d'un nouveau logo	104
Figure 26: Sentiers du PNG (Pic des singes et Fort Gouraya)	113
Figure 27: Carte représentative des sites à intérêt touristique de Béjaia.....	119
Figure 28: fin du sentier menant vers le Fort Gouraya.....	122
Figure 29: Photo représentative de la table d'orientation du pic des singes.....	123

Tables des figures du projet Tutoré

Figure 1: Exemple de gare périphérique, au nord de la France, Noyon	142
Figure 2: Gare de saint Lazare, situé dans l'un des centres de Paris.....	143
Figure 3: Photo d'un hôtel et d'un restaurant à la gare de Saint Lazare, Paris.....	146
Figure 4: Les principaux modes de financement d'une gare.....	147
Figure 5: La carte des neuf corridors envisagés par l'Union européenne. [- ec.europa.eu/]	153
Figure 6: Façade de la Gare Paris Nord	156
Figure 7 : Construction métallique de la gare du Nord	157
Figure 8: Chiffres clés et accessibilité de la Gare du Nord	158
Figure 9: Dispersion des infrastructures touristiques autour de la gare du nord.....	160

Figure 10: Rue en face de la Gare du Nord	160
Figure 11: Mezzanine de la Gare du Nord	161
Figure 12: Hall d'entrée de la gare Milan Centrale	163
Figure 13: Carte représentative des lignes ferrée au Portugal au 19ème siècle	165

Tables des Tableaux projet personnel

Tableau 1: Catégories d'aires protégées de l'UICN (2008)	29
Tableau 2: Actions à entreprendre pour la création d'un Itinéraires culturel.....	39
Tableau 3: Les trois catégories de paysages culturels du patrimoine mondial.....	44
Tableau 4: Récapitulatif des ressemblances et différences entre le PNG et les parcs européens choisis pour notre comparaison	107

Tables des tableaux du projet tutoré

Tableau 5 : Combinaison de neufs types de produits séjours selon leur durée et prix.....	129
Tableau 6: Opportunités liées aux différents types d'activités commerciales en gare....	148
Tableau 7: Structure des revenus selon les différentes formes d'activités commerciales	149
Tableau 8: Comparaison entre les trois gares	167

Annexes

Annexe n° 01 : Critères de sélection de l'UNESCO, tiré du site officiel de l'UNESCO
<https://whc.unesco.org/fr/criteres/>

(i)

Représenter un chef-d'œuvre du génie créateur humain ;

(ii)

Témoigner d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages ;

(iii)

Apporter un témoignage unique ou du moins exceptionnel sur une tradition culturelle ou une civilisation vivante ou disparue ;

(iv)

Offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une ou des périodes significative(s) de l'histoire humaine ;

(v)

Être un exemple éminent d'établissement humain traditionnel, de l'utilisation traditionnelle du territoire ou de la mer, qui soit représentatif d'une culture (ou de cultures), ou de l'interaction humaine avec l'environnement, spécialement quand celui-ci est devenu vulnérable sous l'impact d'une mutation irréversible ;

(vi)

Etre directement ou matériellement associé à des événements ou des traditions vivantes, des idées, des croyances ou des œuvres artistiques et littéraires ayant une signification universelle exceptionnelle (Le Comité considère que ce critère doit préférentiellement être utilisé en conjonction avec d'autres critères) ;

(vii)

Représenter des phénomènes naturels ou des aires d'une beauté naturelle et d'une importance esthétique exceptionnelles ;

(viii)

Être des exemples éminemment représentatifs des grands stades de l'histoire de la terre, y compris le témoignage de la vie, de processus géologiques en cours dans le développement des formes terrestres ou d'éléments géomorphiques ou physiographiques ayant une grande signification ;

(ix)

Être des exemples éminemment représentatifs de processus écologiques et biologiques en cours dans l'évolution et le développement des écosystèmes et communautés de plantes et d'animaux terrestres, aquatiques, côtiers et marins ;

(x)

Contenir les habitats naturels les plus représentatifs et les plus importants pour la conservation *in situ* de la diversité biologique, y compris ceux où survivent des espèces menacées ayant une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science ou de la conservation.

Annexe n°02 : Questionnaire d'entretien avec Monsieur Farid Achour et Hamid Yah

Afin de compléter nos informations sur notre travail de recherche nous avons eu à réaliser deux entretiens téléphoniques avec Monsieur Farid Achour et Hamid Yah, en leur posant un certain nombre de questions ouvertes.

1- Entretien avec Mr Farid Achour (Directeur du département sensibilisation au sein du PNG)

*** Présentation de l'interlocuteur**

- Quel est votre nom et prénom ?
- Quelle est votre formation ?
- Quel est votre rôle au sein de la direction du PNG ?
- Depuis quand vous êtes responsable de ce poste de travail ?

*** Gestion du PNG**

- Quelle est la définition que vous donnez à u parc nation ?
- Quelles sont les spécificités qui font que le PNG est unique ?
- Pourquoi le parc a été classé réserve de biosphère en 2004 puis en 2015 ?
- Quel est le rôle de l'UNESCO dans la gestion du parc, et ce label de réserve de biosphère a-t-il eu un impact sur l'image du PNG ?
- Quelles sont les obligations qu'il faut respecter en tant que réserve de biosphère ?

*** Financement**

- Faites-vous appels aux financements privés (mécénat/subventions ?) afin de financer les projets de gestions du PNG ?
- Quel est le capital humain du parc ?

*** Tourisme**

- Combien de touristes décomptez-vous chaque année ?

- Y'a-t-il parmi eux des touristes internationaux ?
- Avez-vous l'intention de limiter (quota) le nombre de visiteurs par jour ?

*** Documentation**

- Quelles sont vos relations avec la population locale habitant le parc ?
- Comment avez-vous pu intégrer la population dans la gestion du parc, vu que 60% de ce dernier leur appartient et qu'ils sont contraints par les lois de préservations du PNG ?
- Possédez-vous une bibliographie complète des travaux réalisés sur le PNG ?
- Avez-vous un réseau associatif avec qui vous travaillez ?

*** Projets d'avenir**

- Avez-vous des projets attractifs pour l'avenir ?
- Avez-vous l'intention de mettre en place de nouveaux dispositifs touristiques ?
- Avez-vous l'intention de restaurer et valoriser les biens culturels qui se situent au sein du PNG ?

2- Entretien avec Mr Hamid Yahi (Président de l'association de spéléologie à Béjaia)

*** Présentation de l'interlocuteur**

- Quel est votre nom et prénom ?
- Quelle est votre formation ?
- Quel est votre rôle au sein de l'association ?
- Depuis quand vous êtes responsable de ce poste de travail ?

*** Présentation de l'association**

- En quoi consiste cette association ?
- Comment peut-on y adhérer ?
- Combien coûte chaque formation de spéléologie et d'escalade ?
- Les formateurs sont-ils diplômés ?

- Les autorisations de réalisation de vos activités sont-elles délivrées par la direction de la culture ou devez-vous attendre l'autorisation du ministère (centralisation ou décentralisation des activités ?)

*** Relation de l'association avec le PNG et les entreprises touristiques**

- Avez-vous besoin d'autorisation de la direction du PNG afin de réaliser vos activités au sein du parc ?

- L'association travaille-t-elle avec les agences de voyages et les entreprises touristiques du pays ?

- Trouvez-vous des difficultés dans la gestion de vos activités ludiques avec l'existence de sites patrimoniaux au sein des lieux que vous choisissez pour vos activités ?

- Quelles sont les difficultés que pouvez trouver pour développer vos activités ?

- Travaillez-vous avec d'autres associations pour promouvoir vos activités ?

*** Financement**

- Comment financez-vous vos activités mis à part les subventions de l'Etat ? Avez-vous le droit de faire appel aux financements privés ?

- Quels sont vos partenaires financiers étatiques ?

*** Projets d'avenir**

- Avez-vous des projets de valorisation du patrimoine de la ville avec vos activités associatives ?

- Pensez-vous que votre association pourrait jouer un rôle dans la durabilité et la rentabilité du PNG

Annexe n° 03 : Fiche représentative de L'hôtel royal au 20^{ème} siècle, tiré du guide touristique de Béjaia de 1914.

ROYAL - HOTEL
BOUGIE (Algérie)

P. SCHACHER, propriétaire



MAISON DE TOUT PREMIER ORDRE
Au centre des Affaires — A proximité de la Gare et du Débarcadère

SITUATION TRANQUILLE * VUE MAGNIFIQUE SUR
LA MER * EXCELLENTE CUISINE * CAVES RÉPU-
TÉES * ÉLECTRICITÉ * BAINS-DOUCHES * OMNIBUS
A TOUS LES TRAINS ET BATEAUX * GRAND GARAGE
APPARTENANT A L'HÔTEL * LOCATIONS D'AUTO-
MOBILES * PRIX TRÈS MODÉRÉS.

Arrangements pour long séjour

Adresse télégraph. : ROYAL-BOUGIE — Téléphone 0-41

