

RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITÉ ABDERRAHMANE MIRA - BEJAIA



FACULTE DE TECHNOLOGIE
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MEMOIRE DE FIN DE CYCLE

En vue de l'obtention du diplôme de master II

Option : Architecture, Ville et territoire

Thème

**Evaluation des projets waterfront au prisme de la relation
ville/mer**

Image de la promenade Leonardo Fibonacci de pise

Présenté par

Mlle. AISSAT Rym

M. HAREB Nabil

Mlle. SADOUDI Lynda

Encadré par

M. YAYA Tsoufik

M. AINI Aissa

Membres de jury

Mlle. MOUHOUBI

Enseignante

Univ. de BEJAIA

Présidente

M. DJERMOUNE

Enseignant

Univ. de BEJAIA

Examineur

Année universitaire 2016/2017

REMERCIEMENTS

La matérialisation de ce travail n'est rendue possible que grâce au soutiens et à la bonne volonté et certaines personnes à qui il nous est nécessaire de témoigner notre gratitude.

Toute notre reconnaissance et remerciements vont à M. YAYA Tsoufik ainsi que M.AINI Aissa, qui ont accepté de nous encadrer, merci infiniment de nous avoir orienté, dirigé, conseillé et encouragé, veuillez trouver ici l'expression de notre profonde gratitude.

Comme nous tenons à remercier les membres du jury d'avoir bien voulu accepter de juger ce travail.

Nous souhaitons également témoigner toute notre reconnaissance à toutes les personnes du port et l'entreprise portuaire de Bejaia, notamment M. AIT MEDDOUR Fawzi et Mme BOUSSA Samia, ainsi que Elisabeth BERTRAND assistante de direction à Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole (France), qui nous ont accordé un peu de leur temps et qui nous ont permis d'avancer dans notre réflexion.

Nos remerciements s'adressent également au bureau d'études AXXAM qui n'a pas hésité à nous fournir la documentation nécessaire pour notre travail de recherche.

Un grand merci à nos amis et à nos collègues qui, par leurs relectures, leurs encouragements et leur soutien moral, nous ont permis de tenir bon dans les moments difficiles.

Enfin nos ultimes reconnaissances vont à nos parents. On voudrait leur témoigner ici toute notre gratitude pour leur aide et leur soutien indéfectible. Ce mémoire leur doit énormément et nous encore davantage.

Que toute personne ayant contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail, soit assurée de notre profonde reconnaissance.

Dédicaces

C'est Avec fierté et respect que je dédie ce travail à ma mère, qui a œuvré pour ma réussite, par son soutien, ses sacrifices et ses précieux conseils, pour toute son assistance et sa présence dans ma vie et à mon père, qui peut être fière de trouver ici le résultat de longues années de sacrifices et de privations pour m'aider à avancer dans la vie.

À mes sœurs : Nadia, son époux ainsi que son petit bijou Anis. Nawal, son époux et ses deux bijoux Anaïs et Alice. Et ma petite sœur Sabrina, pour leurs précieuse aide et leurs compréhension, pour leurs soutien et pour avoir supporté mon humeur pas toujours agréable.

À ma très chère grand-mère à qui je souhaite une longue vie.

À mes amis(es) Rym, Nesrine, Tarik, Dyhia, Akci, Lynda, Youba, Sofiane...En témoignage de l'amitié qui nous uni et des souvenirs de tous les moments que nous avons passé ensemble.

Nabil

Dédicaces

Je remercie dieu de m'avoir donné le courage et la force pour accomplir ce modeste travail.

Je dédie ce modeste travail mes parents, ma sœur Lydia et mon frère Sofiane.

À tous les membres de ma famille, petits et grands.

À mes chers amis (es), Arslane, Sarah, Rym, Nabil.

Enfin, à tous qui ne sont pas entre ces lignes, et qui sont dans mon esprit.

Lynda

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à mes parents, pour leur soutien moral, compréhension, aide, amour et leur sacrifice tout au long de mes études.

A mes frères et sœurs Manel, Aymen et Mohamed reda.

A toute ma famille et à ma très chère grand-mère à qui je souhaite une longue vie.

A mes amis et tous ceux qui me sont chers.

Rym

Résumé

Depuis les années 50, les villes portuaires ont connu un mouvement de réaménagement de leurs fronts d'eau et qui s'est propagé à partir des villes nord-américaines sous l'intitulé de '*Waterfront revitalization*' qui vient après une période de distanciation entre ville et port, 'un clivage' enclenché par la révolution industrielle. Bejaia, une ville portuaire du tiers monde qui tend à rejoindre ce mouvement par son projet de revitalisation du front de mer inscrit dans le PDAU intercommunal, ce projet propose l'injection de plusieurs équipements et des espaces portuaires de loisir. Notre travail de recherche est porté sur l'évaluation de ce projet en le comparant avec des expériences waterfront étrangères dites 'bonnes pratiques' et nous sommes arrivés à la conclusion que les actions envisagées ne sont pas suffisantes pour un renouement de la ville à la mer. Ainsi, nous nous sommes intéressés à un tronçon réalisé de ce projet qui est 'la promenade L.Fibonacci' à travers lequel nous avons étudié sa perception auprès des habitants, qui s'est avérée être plutôt positive mais représentant plusieurs lacunes.

Mots clés : clivage ville-port, waterfront revitalization, promenade maritime, perceptions, image.

Abstract:

Since the fifties, the port cities have undergone a redevelopment of their waterfronts and have spread from North American cities under the title of 'Waterfronts revitalization' which comes after a period of distancing between city and port, 'a cleavage' initiated by the industrial revolution. Bejaia, a port city of the Third World which aims to join this movement by its project to revitalize the waterfront registered in the intercommunal PDAU, this project propose the injection of several equipments and harbor spaces of leisure. Our research work focuses on the evaluation of this project by comparing it with foreign waterfront experiences called 'good practices' and we have concluded that the actions envisaged are not sufficient for a renewal of the city with the sea. Thus, we were interested in a realized section of this project, which is 'walk L. Fibonacci' through which we studied its perception among the inhabitants, which proved to be rather positive but representing several gaps.

Keywords: city-port cleavage, waterfront revitalization, marine walk, perception, image.

Tables des figures

Figure 1 : Diffusion mondiale de la revitalisation des waterfronts.....	15
Figure 2 : Logo de l'agence d'urbanisme de Caen- métropole.	19
Figure 3 : Logo de l'association internationale des villes et ports.	19
Figure 4 : Différents exemples des waterfronts.	20
Figure 5 : Silo de grains, Marseille.	21
Figure 6 : Silo transformé en salle de spectacle Marseille.	21
Figure 7 : Transport maritime, Tokyo.	22
Figure 8 : Plan du projet urbain Euromed, Marseille.	22
Figure 9 : Plan de situation de la voie ferrée par rapport au parc des nations Lisbonne	23
Figure10 : Projet grand Large de Dunkerque.	24
Figure 11 : Habitations de haute qualité environnementale (HQE).....	24
Figure 12 : Exemple de concertation dans les ateliers publics.	24
Figure 13 : Projet Hafencity à Hambourg.	25
Figure 14 : Musée Mucem Marseille.	25
Figure 15 : Parc des nations à Lisbonne.	25
Figure 16 : Théâtre de Hong Kong en Chine..	27
Figure 17 : Mas museum Anvers, Belgique.	28
Figure 18 : Quai des Péniches, Bassin Béco Port de Bruxelles.	28
Figure 19 : Nouveau terminal croisière de la ville de Lisbonne au Portugal.	29
Figure 20 : Réflexions sur la perméabilité, malaga..	29
Figure 21 : Las Palmeras de malaga.	29
Figure 22 : le paysage portuaire de Bejaia.	49
Figure 23 : Le paysage portuaire de Bejaia.	50
Figure 24 : Fiche technique du port de Bejaia.	50

Figure 25: Situation géographique du port de Bejaia.	50
Figure 26: Accessibilité au port de Bejaia.	51
Figure 27: Ancienne photo du port de Bejaia.	51
Figure 28: Ancienne photo du port de Bejaia.....	51
Figure 29: Le terminal à conteneurs de Bejaia.	52
Figure 30 : Schéma de structure du projet de revitalisation du front de mer de Bejaia.....	55
Figure 31: La promenade dite" la brise de mer".....	62
Figure 32: vue quick-bird de la promenade L.Fibonacci.	63
Figure 33: Vue quick-bird de la promenade L.Fibonacci	63
Figure 34: Vue quick-bird de la promenade L.Fibonacci.	63
Figure 35: Vue quick-bird de la promenade L.Fibonacci.	63
Figure 36: Croquis de la promenade "brise de mer".	64
Figure 37: Collecte des cartes mentales.	66
Figure 38: Collecte des cartes mentales.	66
Figure 39: Collecte des cartes mentales.	67
Figure 40: Collecte des cartes mentales.	67
Figure 41: Superposition des cartes mentales.	67
Figure 42: histogramme représentatif des résultats de la recherche.	69
Figure 43: Proximité de la bise à la ville.....	70
Figure 44: Image mentale dessinée par un homme de 36 ans ; 2017.	70
Figure 45: Le port de pêche de Bejaia.	71
Figure 46: Image mentale dessinée par une jeune femme de 32 ans ; 2017.	71
Figure 47: L'accès à la brise de mer.	71
Figure 48: Image mentale dessiné par une femme de 38 ans ; 2017.	72
Figure 49: L'état délabré du tunnel d'accès à la brise de mer.	72

Figure 50: Image mentale dessinée par une jeune femme de 28 ans ; 2017.	72
Figure 51: Clôture récemment installée.....	73
Figure 52: Image mentale dessinée par une jeune femme de 26 ans	73
Figure 53 : Implantation de la Brise.	73
Figure 54: Image mentale dessinée par un jeune homme de 24 ans.	74
Figure 55: Les commerces de consommation à la brise de mer	74
Figure 56: Image mentale dessinée par une jeune femme de 24 ans	74
Figure 57: Mobilier urbain de la promenade Leonardo Fibonacci.....	75
Figure 58: Image mentale dessinée par une jeune femme de 24 ans.	75
Figure 59: Image mentale dessinée par un jeune homme de 26 ans.	75
Figure 60: Chemin menant de l'ancienne ville vers la brise de mer.....	76
Figure 61: Image symptomatique de l'état du tunnel d'accès à la promenade.	76
Figure 62: Image mentale dessinée par une jeune femme de 38 ans.	76
Figure 63: Les aménagements de loisir pour enfants	77
Figure 64: Image mentale dessinée par une jeune femme de 38 ans	77
Figure 65: Festival de la lumière en période estivale à la brise de mer.	78
Figure 66: Spectacle à la brise de mer en période estivale	78
Figure 67: Image mentale dessinée par une femme de 36 ans.....	78
Figure 68: Image mentale dessinée par un homme de 41 ans	78
Figure 69: Image symptomatique de l'état délabré du patrimoine Architectural à l'entrée de la promenade L.FIBONACCI	79
Figure 70: Image mentale dessinée par un homme de 38 ans	79
Figure 71: Image mentale dessinée par une femme de 23 ans.....	79
Figure 72 : Dessin récapitulatif de tous les éléments négatifs de la promenade.....	81
Figure 73: Proposition d'un traitement de parcours.....	85
Figure 74 : favoriser une mobilité douce.....	86

Figure 75: Proposition d'un aménagement adéquat	87
Figure 76 : Mise en valeur du patrimoine et proposition de différents aménagements	88
Figure 77 : Proposition d'animation avec des activités diverses.....	88

Liste des tableaux

Tableau 01 : Tableau d'évaluation du projet front de mer par comparaison avec les bonnes pratiques.	56
Tableau 02 : Tableau de classification des résultats.	68

Liste des schémas

Schéma 1 : Organigramme récapitulatif de la méthodologie de la recherche	7
Schéma 2 : Schémas récapitulatifs des conseils autrement dit de bonnes pratiques.....	26
Schéma 3 : Les dimensions de l'espace public.	35
Schéma 4 : Les types de l'espace public.....	36
Schéma 5 : Les fonctions de la promenade.....	38
Schéma 6 : La perception de l'espace selon A .Bailly.....	41
Schéma 7 : Différents niveaux de lecture de l'espace.	42
Schéma 8 : Les objectifs de la carte mentale.	46
Schéma 9 : Schéma récapitulatif de la recherche bibliographique.....	48
Schéma 10 : Schéma récapitulatif de la recherche empirique.....	82

Liste des acronymes

AUCAME : Agence d'Urbanisme de Caen Normandie Métropole.

AIVP : Association internationale des villes portuaires.

CNAN : La Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.

CIAM : Congrès international de l'architecture moderne.

EPB : Entreprise portuaire Bejaia.

FNAU : Fédération nationale des agences d'urbanisme.

FAO : Food and agriculture organization of the United Nations.

GBP : Guides de bonnes pratiques.

HQE : Haute qualité environnementale.

PDAU : Plan Directeur d'Aménagement d'Urbanisme.

ONP : L'Office National des Ports.

ONU : Organisation des Nations Unies.

POS : Plan d'occupation du sol.

SDAU : Schéma directeur d'aménagement d'urbanisme.

SO.NA.MA : La Société Nationale de Manutention.

Table des matières

INTROCUCTION GENERALE

1. Introduction	1
2. Problématique.....	3
3. Les hypothèses	4
4. Les objectifs de la recherche.....	5
5. Le cadre d'étude	5
6. Méthodologie de la recherche	6
7. Structure du mémoire	8

PARTIE THEORIQUE

CHAPITRE I : relation ville/port entre rupture et réconciliation

I. Relation ville/port et la naissance du waterfront	10
Introduction	10
I.1. Définition des concepts.....	10
I.1.1. Ville portuaire	10
I.1.2. Clivage ville/port	11
I.1.3. Waterfront revitalisation	12
I.2. Evolution Historique de la relation « ville-port »	12
I.2.1. La phase de rupture (phénomène de clivage ville/port).....	12
I.2.1.1. Première période (800-1800) : « le port ancien »	12
I.2.1.2. Deuxième période (1800-1950) : « le port industriel ».....	13
I.2.1.3. Troisième période (fin du XXe siècle) : « le point de passage »	13
I.2.2. La phase de réconciliation (Apparition du phénomène de waterfront revitalization) 14	
I.2.2.1 Première période : de la crise des villes-ports au renouveau urbano-portuaire ...	14
I.2.2.2. Deuxième période : le phénomène waterfront	14
I.3. Typologie des différents mouvements de reconversion de waterfronts.....	15
I.3.1. Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping	15
I.3.2. Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien.....	16
I.3.3. Le type d'aménagement raisonné	16
I.3.4. Le type d'aménagement extravagant	16

II. Les bonnes pratiques comme référentiel d'évaluation des fronts de mer	17
II.1. Qu'est-ce qu'un guide de bonnes pratiques ?	17
II.1.1. Critères d'identification d'une bonne pratique	17
II.2. Présentation des deux guides de bonnes pratiques	18
II.2.1. A l'interface ville-mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ? ..	20
II.2.2. Comment dynamiser et animer un waterfront ?	27
Conclusion.....	30

CHAPITRE II : promenade, espace public: définition et représentation

Introduction	31
I.L'espace public	31
I.1. Définition de l'espace public	31
I.2. La genèse de l'espace public.....	32
I.3. Les dimensions du concept de l'espace public	34
I.4. Les types d'espace public	35
II. Promenade publique	36
II.1. Définition.....	36
II.2. Histoire de la promenade	37
II.3. Les fonctions de la promenade	37
II.4. Les promenades urbaines au bord de la mer.....	38
II.4.1. L'apparition des promenades au bord de mer.....	39
II.4.2. Le cas des villes portuaires	39
III. La perception et la représentation de l'espace public.....	40
III.1. Perception de l'espace public	40
III.1.1. Définition de la perception	40
III.1.2. Le processus perceptif	40
III.1.3. La perception de l'espace : mieux comprendre l'espace vécu	41
III.2. Représentation de l'espace public	42
III.2.1. L'approche perceptuelle	42
III.2.2. La définition de l'image mentale.....	43
III.2.3. L'outil de la carte mentale.....	44
III.2.4. Définition de la carte mentale	44
III.2.5. Histoire	45
III.2.6. Les objectifs de la carte mentale	45

III.2.7. La méthode de l'exercice de la carte mentale	46
III.2.7.1. Une phase de questionnaire	46
III.2.7.2. Une phase d'interprétation	46
Conclusion.....	47
Synthèse	48

PARTIE PRATIQUE

CHAPITRE I : Evaluation du projet front de mer de Bejaia

Introduction	49
I. Présentation générale du port de Bejaia.....	49
I.1. Présentation du port de Bejaia	49
I.2. Situation Géographique	50
I.3. Accès au port de Bejaia.....	51
I.4. Histoire du port	51
I.5. Présentation de l'EPB	52
II. Projet de revitalisation du front de mer de Bejaia.....	53
II.1. Schéma directeur de développement du port (2015)	53
II.2. Les directives du projet front de mer de Bejaia selon le PDAU.....	53
II.3.Evaluation du projet front de mer de Bejaia avec les guides de bonnes pratiques....	56
Conclusion.....	59

CHAPITRE II : perception de la promenade maritime L.Fibonacci chez les citoyens.

Introduction	61
I. Présentation générale du site d'étude.....	61
I.1. Le choix du site	61
I.2. Présentation de la promenade Leonardo FIBONACCI	62
I.1. Evolution de l'aménagement de la promenade Leonardo FIBONACCI.....	63
I.3. Notre visite du site d'étude	64
II. Perception de la promenade L.Fibonacci	65
Introduction	65
II.1. L'approche perceptuelle	65
II.2. L'outil d'investigation	65
II.3. L'échantillon de l'enquête	66
II.4. Le déroulement de l'enquête	66

II.4.1. Phase de questionnement.....	66
II.4.2. Phase d'interprétation	67
II.4.2.1. Lecture des cartes mentale.....	67
II.4.2.2. Superposition des cartes mentales	67
II.4.2.3. Grille d'analyse.....	68
II.4.2.4. Interprétation des résultats des images mentales	68
II.4.2.5. Discussions des résultats	70
Conclusion.....	80
Synthèse.....	82
CONCLUSION GENERALE	83

INTRODUCTION GENERALE

1. Introduction

La dualité ville-port, quelle relation ?

A une époque où les conditions de navigation étaient rudes les ports étaient plus ou moins bien aménagés. Pour les marins ils représentaient des abris, des tanières ou des lieux de refuge et de sécurité. Puis, ils sont devenus des lieux de stationnement des forces navales des nations maritimes, ainsi que des lieux de chargement et de déchargement des marchandises.

Autrefois, la ville et le port ont vécu en parfaite harmonie et grâce à l'importance du transport maritime les ports se trouvaient insérés dans les villes. Ainsi, plusieurs découvertes scientifiques, techniques ou ethnographiques qui ont permis de développer le monde sont dues à la création des ports qui à leurs tour ont donné naissance à des villes portuaires économiquement puissantes et ouvertes sur le monde.

Le rapport harmonieux qui a longtemps existé entre la ville et port a changé à partir de la moitié du XXe siècle, en effet deux siècles d'industrialisation ont entraînés de profondes mutations, de nature technologique qui ont amené des déséquilibres économiques et spatiaux, entraînant un processus de désorganisation du système ville-port originel et aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port.

La plupart des ports européens qui ont permis le développement commercial et industriel de leurs villes; ont dû abandonner la conquête des océans aux ports américains et orientaux après être ruinés par la guerre, cela a engendré une concurrence entre les ports pour la domination des échanges commerciaux à travers les continents.

De nombreuses villes cherchent des lors à reconvertir leur espaces urbano-portuaires par la délocalisation de tout ou d'une partie des activités portuaires vers l'extérieur de la ville, engendrant non seulement des espaces à l'abandon au cœur de la ville, mais également des effets d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville.

Les espaces délaissées par les ports sont aujourd'hui et depuis déjà quelques décennies perçues comme des opportunités non comme des calamités grâce à l'apparition des premières opérations de type «waterfront revitalization» qui les considèrent comme des territoires à recomposer et à aménager. Ces opérations urbaines portuaires se sont vite propagées à travers le monde entier jusqu'aux villes portuaires du tiers monde ; même n'ayant

pas vécu le même enchaînement historique, elles ont précipité le réaménagement de l'interface ville-port pour investir dans des espaces de plus en plus demandés.

Qu'en-est-il du citadin et sa perception du port ?

Pendant de nombreux siècles, en Occident, de nombreuses villes ont longtemps résolument tourné le dos à la mer et s'en sont protégées par des remparts ou des glacis. Lieux humides et exposés à la corrosion des airs salins, les rivages ont été également perçus dans bien des cas comme une frontière inquiétante, propice aux invasions et à l'intrusion de l'étranger. Pour les citadins le bord de l'eau a rarement été un espace recherché et valorisé. Parce qu'il cumulait les inconvénients de la limite et d'un milieu naturel peu favorable.

À partir des années soixante la mer devient un univers plus transparent et la ville devient un lieu et un temps de loisir en plein air où les populations urbaines aspirent à disposer, au sein même de leur vie et de leur ville quotidiennes, de situations balnéaires, on assiste donc à la naissance d'un intérêt nouveau, celui de la passion des citadins pour les espaces et les fonctions maritimes qu'il s'agisse du linéaire portuaire, des rivages balnéaires ou des côtes naturelles.

Aujourd'hui les paysages portuaires sont fonctionnels à tel point qu'ils sont devenus des lieux pittoresques de loisirs divers où les citadins s'adonnent à la contemplation de la mer, s'y promènent et veulent qu'on l'aménage à leur usage. Les promenades maritimes créées dès le XIX^e siècle sont aménagées à cet effet, elles constituent de véritables avenues-balcons de la ville sur la mer, s'ajoutent désormais les quais et les docks, plus directement, et jusqu'aux délices du danger, en contact avec l'eau.

Dans le rêve de la ville bleue, la nature flirte avec la ville ; les sites au bord de l'eau favorisent l'émergence d'une nouvelle forme d'urbanité qui répond à la nouvelle sensibilité esthétique et écologique. Aussi les vastes espaces libérés – ou libérables – par l'activité portuaire sont perçus comme d'inappréciables opportunités pour des opérations urbaines d'envergure et deviennent les enjeux de négociations de premier rang entre les acteurs publics et privés. La compétition se fait vive dès lors entre les fonctions de « consommation » – qui se révèlent vite en fait des fonctions de haute rentabilité économique – et les fonctions portuaires, « productives » au sens hérité de l'économie du XIX^e siècle.

Le projet de revitalisation du front de mer de Bejaia, une initiative de renouement du citoyen de la mer

Bejaia, une ville portuaire dotée d'un port important, d'abord comptoir créateur de la ville, point d'échange et d'ouverture sur la Méditerranée 'berceau des civilisations', ensuite ville relais durant la colonisation française sont des atouts qui auraient pu lui donner le statut de ville portuaire importante après l'indépendance du pays. Le port a gravé l'histoire de la ville et l'a même guidé à travers le temps.

Actuellement ville et port témoignent d'une rupture flagrante et visible. Les intérêts de la ville et celles du port se chevauchent, s'affrontent et s'ignorent, ce qui devient une source de sérieux problèmes pour les deux entités, la préférence d'une fonction (urbaine ou portuaire) sera toujours au détriment de l'autre, car elles ne cohabitent plus.

Ajouter à cela, le port de Bejaia témoigne actuellement d'un handicap et de déficits flagrants à cause de son dépassement technique, cette situation influe négativement sur différents plans de la ville, il devient donc plus qu'urgent d'entamer la recomposition ville-port et de proposer un éventuel réaménagement waterfront afin de redonner le port à la ville et d'attirer citoyens et visiteurs au port par l'injection d'activités et aménagement d'espaces de loisirs maritimes, comme il est annoncé dans son PDAU.

2. Problématique

« Waterfront revitalization » qui est un mouvement de réaménagement des fronts de mer est également appelé 'la recomposition ville-port', car il vient après une période de distanciation entre ville et port. Ce mouvement est apparu essentiellement dans les villes portuaires occidentales, il vise la modernisation de la ville portuaire par le recyclage du foncier des territoires portuaires délaissés après la désindustrialisation.

Cependant pour certaines villes notamment les villes portuaires du tiers monde et à cause de leur retard accumulé dans le passé, continuent à vivre ce clivage ville/port comme c'est le cas pour la ville de Bejaia. Ce phénomène est considéré comme un effet nuisible qui dégrade la ville portuaire. En vue de remédier à cette situation, l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) a prévu un Schéma directeur de développement du port qui en plus d'adapter le port aux nouvelles exigences techniques, économiques, et opérationnelles ; il préconise également de nouveaux aménagements sous forme d'une zone de loisirs au niveau du port pétrolier dont l'objectif est de rendre le port à la ville.

Ce projet de l'EPB repris par le PDAU de Bejaia est prévue à long terme vise comme objectif de renouer la relation ville-port et offrir aux citoyens une pause maritime en plein milieu urbain, en vue d'améliorer l'image de la ville au regard de ses habitants. Une partie de ce projet est déjà réalisée et vécue par les citoyens de la ville de Bejaia ; il s'agit de la

promenade Léonardo Fibonacci de Pise connue sous le nom de « la brise de mer », un espace balnéaire en plein air animée durant la période estivale, il est destiné à la promenade, la déambulation et aux loisirs des habitants et des visiteurs de la ville.

Notre travail de recherche consistera d'une part à évaluer le projet front de mer de Bejaia au prisme de la relation ville-port et d'autre part à vérifier si la « brise de mer » a eu l'impact souhaité dans la réconciliation de la ville, ses citoyens, avec la mer. Ce qui nous mène à poser les questions suivantes :

1. **Est-ce-que le projet de revitalisation du front de mer de Bejaia inscrit par le PDAU, de par ses actions, porte les caractéristiques qui garantissent le renouement ville-mer ?**
2. **Pour la promenade Leonardo Fibonacci, étant elle-même inscrite comme première action dans le cadre du projet global du PDAU, quelle est l'image perçue par les citoyens ?**

3. Les hypothèses

Dans une recherche empirique qualitative, les hypothèses concernent un ensemble de rapports entre différents phénomènes, donc on supposera qu'un certain phénomène est la cause d'un autre, ou qu'il en est une conséquence, ou encore que certains rapports combinés entre eux ont des effets particuliers entre ville et port. Ainsi, nos hypothèses de travail sont basées sur des constats que nous allons essayer de lier par la logique susmentionnée.

Afin de répondre à la première question de la problématique posée précédemment nous avons émis les constats suivants :

Constat 1 : Bejaia est une ville fortement séparée de son port, elle se montre comme un bon exemple d'étude sur le phénomène du clivage ville/port qu'elle vit.

Constat 2 : la ville Bejaia est comblée d'atouts qu'elle compte exploiter, et c'est une ville qui ambitionne d'atteindre le rang des villes internationales comme il est indiqué dans son PDAU intercommunale.

Constat 3 : Le PDAU intercommunale de Bejaia a repris textuellement le schéma directeur de développement du port comme une initiative de revitalisation du front d'eau de Bejaia.

Donc, en liant ces trois, notre première hypothèse de travail est comme suit :

Première hypothèse

Le projet front de mer réalisé par le PDAU intercommunal ne réussira pas le renouement ville-mer parce qu'il ne répond pas aux bonnes pratiques d'aménagement des waterfronts.

Pour répondre à la deuxième question nous avons constaté les points suivants :

Constat 1 : la promenade Leonardo Fibonacci fait partie d'une opération plus globale et elle se présente comme le seul tronçon concrétisé du projet ville-port de Bejaia.

Constat2: c'est durant la période estivale que cet espace balnéaire est très fréquenté et qu'il est également très animé en activités culturelles diverses.

A partir de ces deux derniers constats nous construisons l'hypothèse suivante :

Deuxième hypothèse

Les habitants de la ville de Bejaïa ne fréquentent pas assez la promenade Leonardo Fibonacci parce qu'ils ont une image négative de cet endroit.

4. Les objectifs de la recherche

Le but de cette recherche est de vérifier si le projet front de mer de Bejaïa (les actions apportées par le PDAU) pourrait réussir l'avènement d'un néo-rapport Ville/Port et ceci en comparaison avec d'autres opérations waterfront étrangères ; puis on tentera par une enquête d'investigation sur terrain, d'étudier un tronçon de ce projet qui est réalisé et constitue l'un des plus importants endroits de loisirs de la ville, il s'agit de la promenade maritime Leonardo Fibonacci, en nous intéressant plus précisément à la perception qu'ont les usagers de cette dernière. Les objectifs de notre recherche sont donc formulés comme suit :

- Evaluation des actions du projet front de mer de Bejaia au prisme de la relation ville/mer.
- Etude de la perception de la promenade Leonardo Fibonacci auprès des citoyens.

5. Le cadre d'étude

Notre travail de recherche est porté sur l'évaluation du projet front de mer de Bejaïa prévu pour le long terme dans le PDAU de la ville, en le comparant avec les expériences « waterfront » étrangères puis notre travail d'investigation sur terrain a été consacré à l'étude de la perception d'un espace public urbain et maritime, il s'agit de la promenade Leonardo Fibonacci, gérée par l'EPB et réalisée dans le cadre d'une opération de revitalisation du front de mer de Bejaïa.

6. Méthodologie de la recherche

La méthodologie de notre recherche va essentiellement s'appuyer sur les axes suivants :

La recherche bibliographique

Constitue une base documentaire à travers la consultation de plusieurs ouvrages, articles, mémoires et sites internet se rapportant à notre sujet d'étude grâce auxquelles, nous avons pu définir les concepts de base puis découvrir les différentes relations entre eux, et élargir notre connaissance sur l'actualité des recherches concernant : premièrement waterfront revitalization et deuxièmement la promenade maritime. Cette recherche nous a permis également de trouver les méthodes et les outils les plus pertinents pour notre sujet de recherche et surtout les plus applicables sur notre cas d'étude.

La recherche empirique

Notre travail de recherche empirique s'est porté sur deux échelles macro et micro correspondant respectivement aux deux concepts waterfront revitalization et promenade maritime, dégagés à partir la recherche bibliographique.

- **La première échelle** appliquée au concept « waterfront revitalization ». Dans le but d'évaluer le projet revitalisation du front de mer Bejaia, nous avons effectué une comparaison des principes de ce projet avec ceux des guides de bonnes pratiques pour un aménagement raisonné de waterfront.
- **La deuxième échelle** appliquée au concept « promenade maritime ». L'objectif est d'étudier la perception de la promenade Leonardo Fibonacci par une enquête d'investigation sur terrain, en adoptant l'approche perceptuelle de K.Lynch qui est concrétisé par l'outil des cartes mentales auprès des citoyens de la ville, afin de mieux appréhender cet espace nous avons utilisé d'autres enquêtes sous formes d'interviews avec les acteurs et les intervenants responsables à la création, l'aménagement, la gestion de cette promenade. L'analyse des données recueillies par les cartes mentales qui vont être traitées, seront interprétées pour arriver à l'objectif de notre recherche.

L'organigramme suivant résume la méthodologie que nous avons suivie dans notre recherche.

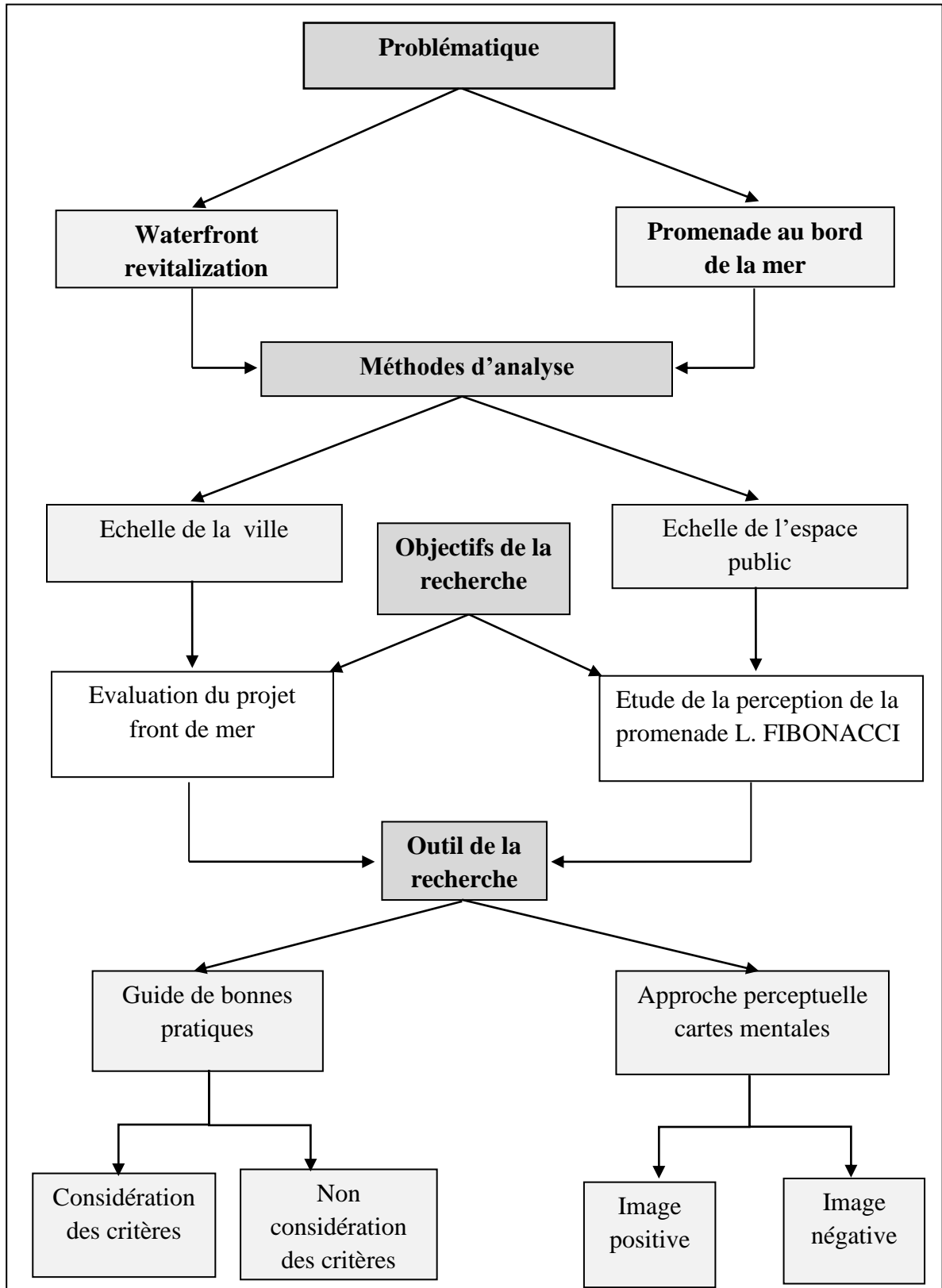


Schéma 1 : Organigramme récapitulatif de la méthodologie de la recherche. Source : Auteurs ; 2017.

7. Structure du mémoire

Nous avons structuré notre mémoire de recherche de la manière suivante :

I. Introduction générale

Elle comporte la présentation d'éléments de la problématique dans laquelle nous exposons, la problématique de recherche, les hypothèses de recherche, le cadre d'étude, la méthodologie de la recherche, ainsi que la structure du mémoire.

II. La première partie : la partie théorique

Elle présente le cadre théorique et conceptuel de cette recherche, elle se compose des chapitres suivants :

1. Le premier chapitre : ce premier chapitre sera consacré à l'étude de la relation ville-port

En premier lieu nous avons traité la relation ville-port en définissant d'abord la ville portuaire puis l'évolution historique de la relation ville-port, la naissance du phénomène waterfront revitalisation et les différentes typologies de ce mouvement.

En deuxième lieu nous avons introduit deux guides de bonnes pratiques pour un aménagement raisonné de waterfront revitalisation, ils présentent un certain nombre de paramètres à respecter pour obtenir un projet de front de mer réussi, et chaque critère est illustré par un exemple concret d'un projet étranger réussi.

2. Le deuxième chapitre :

Ce chapitre est consacré à la promenade au bord de mer, sa perception et sa représentations.

En premier lieu nous avons défini l'espace public, sa genèse, ses dimension et ses typologies, en mettant en exergue un type particulier, celui de la promenade au bord de la mer, son histoire et ses fonctions.

En second lieu nous avons traité la question de la perception de l'espace public et sa représentation en mettant l'accent sur un outil d'investigation judicieux qui est la carte mentale, son histoire, ses objectifs et les méthodes à suivre pour son application sur le terrain.

III. La deuxième partie : la partie pratique

Elle est consacrée à la présentation du contexte d'étude et l'investigation sur terrain, elle est composée par les chapitres suivants.

1. Le premier chapitre

Ce chapitre est consacré à l'évaluation du projet front de mer Bejaia. Nous avons tout d'abord commencé par une présentation du port, son évolution historique, ses composantes, et le projet de revitalisation du front de mer de Bejaia tirées des recommandations générale du PDAU intercommunale de la ville. Ensuite, dans le but de répondre à la première question de la problématique, nous avons effectué une évaluation par comparaison des principes de ce projet avec celle des deux guides de bonnes pratiques déjà citées dans le premier chapitre de la partie théorique .

2. Le deuxième chapitre

Ce dernier chapitre est consacré à notre travail de recherche sur la perception de la promenade Leonardo Fibonacci par les habitants de la ville de Bejaïa, dans le but d'apporter une réponse à la première question de notre problématique de recherche, ou nous avons utilisé la carte mentale comme outil d'investigation auprès des citoyens de la ville, afin de dégager une image globale de la promenade.

IV. Conclusion

On achève cette étude avec une conclusion générale qui présente les résultats de la recherche, et répond aux deux questions posées dans la problématique, avec notamment quelques recommandations fondées afin remédier aux problèmes rencontrés lors de notre investigation.

PARTIE THEORIQUE

CHAPITRE I

Relation ville-port entre rupture et réconciliation

I. Relation ville/port et la naissance du waterfront

Introduction

Dans ce premier chapitre nous avons d'abord abordé la relation ville/port en deux grandes phases : La phase de la rupture qui se traduit par le concept clivage ville/port puis la phase de réconciliation qui se rapporte au concept « waterfront revitalization », ce dernier a fait l'objet de notre concept de base donc nous avons tenté de définir tous les éléments qui s'y rapportent.

Puis dans la deuxième partie, nous avons présenté deux guides de bonnes pratiques qui vont nous donner quelques pistes de réflexion pour un aménagement raisonné de waterfront, ces bonnes pratiques constitueront ensuite dans notre partie un outil d'évaluation pour le projet waterfront de notre site d'étude.

I.1. Définition des concepts

Dans un premier temps nous allons essayer de décortiquer le concept ville/port par la définition de tous les éléments et les dimensions liées à cette dualité.

I.1.1. Ville portuaire : ville portuaire, c'est une ville dotée d'un port.

Le concept est constitué de deux termes essentiels : 'ville' et 'port' que nous allons essayer de développer.

Ville : elle présente un milieu physique de vie et d'activités pour l'homme.

Selon l'organisation des nations unies ONU « une ville est une unité urbaine étendue et fortement peuplée dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines : habitat, commerce, industrie, éducation, politique, culture... Les principes qui gouvernent la structure et l'organisation de la ville sont étudiés par la sociologie urbaine, l'urbanisme ou encore l'économie urbaine. »

Port : le port est l'élément caractéristique de la ville portuaire. Dans l'étymologie grecque, port est un mot dérivé du mot latin « portus » qui signifie « passage ».

Dans le domaine marin, « un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires ». L'encyclopédie française. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparation.

Les géographes à leur tour ont définis la ville portuaire d'une façon très simple « comme point clé de l'organisation de l'espace » (CHALINE C. 1994)

D'une manière très descriptive la ville portuaire est définie en géographie urbaine par les spécialistes de la question dont nous retenons que c'est un : « peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport (...) ces fonctions différencient la ville-port des autres peuplements urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale » (REEVES, 1994)

Pour conclure la ville portuaire se définit comme étant une simple juxtaposition d'une ville sur la partie terre et un port sur la partie eau. Elle se présente comme un objet qui imbrique deux entités distinctes liées par un ensemble de liens divers. (AOUISSI, 2013).

I.1.2. Clivage ville/port

C'est la rupture et la dichotomie spatio-fonctionnelle entre la ville et le port, il est considéré comme un effet pervers qui dégrade la ville portuaire et bouleverse l'histoire économique, sociale, et urbaine de cette dernière.

Le clivage ville/port est lié à trois aspects principaux de la révolution industrielle :

- l'évolution technologique des transports (terrestre et maritime).
- La rationalisation des marchés (séparation entre les lieux de production et de consommation).
- La nouvelle place qu'occupe le port dans cette nouvelle économie.

Le clivage ville/port ne se présente pas seulement comme étant un phénomène ostentatoire de l'histoire des villes-ports dont l'apparition est liée directement ou indirectement à la révolution industrielle, mais il se présente comme une étape chronique imposée dans le cycle de vie de toutes les villes portuaires. Certains spécialistes de la question n'hésitent pas à utiliser des termes vigoureux pour exprimer l'ampleur et les répercussions importantes du phénomène (sur les plans environnemental, social et économique) qui a modifié profondément la ville portuaire, «HAYUTH. A, RONCAYOLO. M » le qualifie de 'décrochage' et « VIGARIE. A, CHARLIER » de 'divorce'. (AOUISSI, 2013).

Actuellement, les villes portuaires sont devenues complexes pour qu'on leur applique des principes d'aménagement fondés sur une réflexion théorique déconnectée de la réalité. En effet, les opérations effectuées sur les waterfronts agissent sur le contenant par des opérations de restructuration, réhabilitation, rénovation, requalification physiques et environnementales, également par des opérations touchant le contenu par des reconversions et substitutions fonctionnelles et ou revitalisation.

Dans notre cas nous allons mettre l'accent sur l'opération de revitalisation. L'opération de revitalisation urbaine est une action visant à l'intérieur d'un périmètre défini, l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, en ce compris les fonctions de commerce et de service, par la mise en œuvre de conventions associant la commune et le secteur privé. (www.charleroi.be)

I.1.3. Waterfront revitalisation

Waterfront : dénomination anglo-saxonne, qui signifie front de mer. Le mouvement de 'waterfront revitalisation' également dit 'reconquête' vise à une recomposition de la ville avec son port. Cette démarche ne vise pas uniquement au recyclage du foncier des territoires portuaires délaissés, mais aussi comme moyen de recentrage, de remodelage et pour moderniser la ville portuaire. Ce mouvement de réaménagement des fronts d'eau est également appelé 'la recomposition ville port', car il vient après une période de distanciation entre ville et port. (la reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles Claude chaline 1988 annales de géographie).

I.2. Evolution Historique de la relation « ville-port »

Nous avons devisé l'histoire de la relation ville/port en deux grandes phases

I.2.1. La phase de rupture (phénomène de clivage ville/port)

La façade maritime a été confrontée à des modifications au cours de l'histoire en fonction des différents besoins économiques et industriels. Les relations entre la ville et le port évoluent, ainsi l'on comprend que l'évolution économique se traduit par une évolution des infrastructures, qui marquent le territoire et peuvent produire des fractures. Globalement, on peut distinguer l'histoire des villes portuaires notamment en trois périodes dont les principales caractéristiques sont différentes. (Riot & Zelezny, 2014)

I.2.1.1. Première période (800-1800) : « le port ancien »

Pendant une première époque, jusqu'à 1800 environ, les villes et les ports sont étroitement intégrés. Les échelles sont d'ailleurs moins importantes qu'aujourd'hui.

Les habitants sont majoritairement des pêcheurs et l'activité principale des ports est de stocker des marchandises pour la ville.

A cette époque déjà, le port représente le symbole économique du développement des villes portuaires et la prospérité des deux éléments est très liée.

I.2.1.2. Deuxième période (1800-1950) : « le port industriel »

En revanche, suite à la révolution industrielle, le port s'éloigne de la ville et devient de plus en plus autonome, en traitant notamment des matières premières livrées par les navires. Le port continue de représenter le symbole du développement économique mais, d'une échelle d'importance dépassant la ville. L'Ile Guerre Mondiale a aussi un rôle important dans l'augmentation de la capacité du transport maritime, l'internationalisation d'économie et le déménagement de l'industrie vers des ports et l'hinterland.

Par ailleurs, le grand développement industriel des ports, connaît des avantages et des inconvénients. D'une part, une croissance des emplois dans les ports et de la population dans les villes, ainsi qu'une concentration des investissements mènent à une hausse du revenu régional par habitant ; d'autre part, la pollution de l'air et les nuisances, accompagnent ce développement. De plus, à cause des espaces requis par les implantations industrielles dans les ports, souvent sans aucun lien avec les villes anciennes, des « villes nouvelles apparaissent pour accueillir les travailleurs, menant souvent à un déséquilibre démographique et urbain. (Riot & Zelezny, 2014)

I.2.1.3. Troisième période (fin du XXe siècle) : « le point de passage »

Depuis les dernières décennies, la chute de l'industrie lourde a engendré de fermetures des anciennes usines ce qui a fait apparaître des friches urbaines. Cette période correspond également à la mondialisation où les échanges internationaux augmentent d'une manière significative ; le transport maritime y devient important. L'évolution des nouvelles techniques, la manipulation avec des conteneurs notamment, impose souvent une évolution spatiale des ports et leur donne une fonction purement de transport ; l'échelle des nouvelles infrastructures s'adapte difficilement au contexte local.

Par ailleurs, les séjours brefs des navires dans les ports, ainsi que les passages rapides de marchandises sans utilisation de main d'œuvre, changent significativement l'ambiance traditionnelle des ports.

D'une part, la création de la valeur ajoutée dans les ports s'affaiblit et, les zones industrialo-portuaires ne sont donc plus primordiales pour l'économie locale ; d'autre ce phénomène est à l'origine d'une grande concurrence interportuaire à une échelle plus large. Selon « chaline ». (Riot & Zelezny, 2014)

I.2.2. La phase de réconciliation (Apparition du phénomène de waterfront revitalization)

I.2.2.1 Première période : de la crise des villes-ports au renouveau urbano-portuaire

La migration du port à l'extérieur de la ville a précipité celle-ci dans une crise à tous les niveaux 'social, démographique, économique et identitaire' due au mouvement de désindustrialisation et à la délocalisation des activités économiques. Les villes-ports ressentent d'autant plus ce phénomène qu'elles constituaient auparavant pour les industries un point essentiel d'arrivée et de transformation des marchandises. Si des activités portuaires demeurent malgré tout dans la ville, l'équilibre entre perspectives maritimes du côté du port et objectifs d'aménagements urbains du côté de la ville est de plus en plus difficile à trouver. (Magali, 2006)

I.2.2.2. Deuxième période : le phénomène waterfront

Le retrait portuaire du front d'eau traditionnel, on l'a vu, est induit dans une large mesure par des facteurs technologiques, logistiques et économiques. Les conséquences de cette tendance de délaissement des ports sur le plan de l'aménagement urbain ont fait l'objet d'une grande attention de la part des autorités confrontées à une crise urbaine dont le contrôle leur échappe.

Alors que le port et les industries qui lui étaient attachées ont quitté la ville, le front d'eau, ou waterfront sous sa dénomination anglo-saxonne, est libéré de ses activités traditionnelles et deviendra plus ou moins tôt selon les villes l'objet d'une compétition en termes de redéveloppement (Hoyle, 1988, p. 13).

La question des relations ville-port est devenue un enjeu majeur dans le monde, tant en termes politiques qu'économiques.

Le mouvement de la géographie des villes-ports a véritablement pris son essor à cette époque, marquée par les friches portuaires, « the abandoned doorstep », sur le waterfront et par la dégradation de la zone de liaison entre la ville et le port, c'est-à-dire l'interface ville/port. (Magali, 2006)

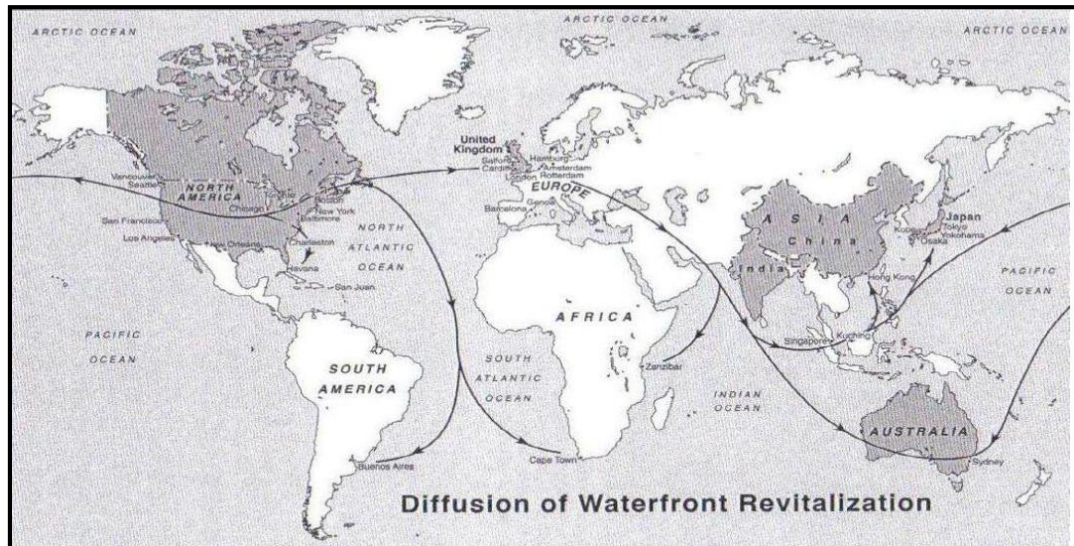


Figure 1 : Diffusion mondiale de la revitalisation des waterfronfts. Source : Hoyle .B.S.1998 p.95

I.3. Typologie des différents mouvements de reconversion de waterfronfts

L'analyse des différentes reconversions nous permet d'énoncer que l'aménagement des waterfronfts a évolué au fil du temps grâce à des retours d'expérience, aux nouvelles sensibilités et à la plus grande participation des habitants.

Voici comment peuvent être différenciés les types d'aménagement maritimes.

I.3.1. Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping

Est considéré comme le premier mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires initié dès les années 50 par les groupes d'affaires, puis aidé par les subventions fédérales. Ce type de réaménagement est plus destiné aux touristes et aux hommes d'affaires qu'à la population locale. En effet ces waterfronfts deviennent rarement des espaces organiques de la ville et font le plus souvent offices de parc d'attraction. Ces espaces peuvent être de véritables échecs lorsque les villes oublient de travailler l'intégration du Festival Market Place avec le milieu urbain.

L'exemple de Baltimore est significatif de ce qui s'est réalisé à Boston, San Francisco et dans le reste des Etats-Unis. L'aspect touristique est mis en valeur notamment en implantant

un Festival Market, « grand centre commercial qui met en œuvre les principes du fun-shopping. » (Aucame, 2008)

I.3.2. Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien

Cette seconde vague est apparue dans les années 70-80 en Europe mais aussi à Sydney et Brisbane. Les investissements publics dans ce type d'aménagement ont pour but de créer un effet de levier pour l'implantation d'entreprises privées. La reconversion n'est pas planifiée, il s'agit donc d'un modèle libéral de valorisation de l'espace par les forces du marché, c'est la demande qui doit dicter les nouvelles fonctions. Les acteurs de la reconversion investissent le territoire pour profiter d'une situation avantageuse (défiscalisation) ce qui crée une rupture totale avec les fonctions traditionnelles et le contexte local. Si ce modèle permet souvent de redynamiser un espace au niveau économique, il a ses limites en termes de composition urbaine des quartiers, de qualité esthétique, d'animation des quartiers, de participation des promoteurs aux infrastructures publiques et souvent on y observe des phénomènes de gentrification. (Aucame, 2008)

I.3.3. Le type d'aménagement raisonné

Ce type de réaménagement que l'on voit émerger dans les années 80-90 et qui s'est renforcé jusqu'à aujourd'hui, va plutôt incomber aux collectivités publiques locales qui vont s'efforcer d'attirer de nouvelles activités économiques tout en essayant de respecter les préoccupations sociales, culturelles et environnementales. Le souci de mixité cherche aussi à recréer un nouveau quartier de vie, lié au reste de la ville. (Aucame, 2008)

I.3.4. Le type d'aménagement extravagant

Ce type d'aménagement qui est au centre d'intérêts de nos jours, est caractérisé par une véritable rupture sociale, entre les ouvriers qui réalisent équipements et logements et les touristes et nouveaux habitants aisés. La rupture est aussi environnementale, ce type d'aménagement nous fait entrer dans l'ère de l'artificiel, l'exemple le plus représentatif est celui de Dubaï qui a choisi d'axer les actions de réaménagement sur la conquête d'espace sur la mer pour susciter du rêve, des activités ludiques à partir d'aménagements pharaoniques. (Aucame, 2008)

II. Les bonnes pratiques comme référentiel d'évaluation des fronts de mer

« Une bonne pratique n'est pas uniquement une pratique qui est bonne, mais une pratique ayant fait ses preuves et permis d'obtenir de bons résultats, et qui est dès lors recommandée comme modèle. C'est une expérience réussie, testée et validée, au sens large, répétée, qui mérite d'être partagée afin qu'un plus grand nombre de personnes se l'approprient » (FAO, 2013).

II.1. Qu'est-ce qu'un guide de bonnes pratiques ?

Le terme « guide » est défini comme étant ce qui donne des conseils et accompagne. Tandis que « bonnes pratiques » désigne un ensemble de comportements qu'on peut trouver sous forme de guides de bonnes pratiques (GBP), qui font l'unanimité et qui sont considérés par la plupart des professionnels du domaine comme indispensables. Ces guides sont conçus par les filières ou par les autorités. Ils peuvent se limiter aux obligations légales, ou les dépasser. Comme les chartes, ils ne sont opposables que s'ils ont été rendus publics. Ils sont souvent établis dans le cadre d'une démarche de qualité. (Teller)

II.1.1. Critères d'identification d'une bonne pratique

Les critères exposés ci-dessous nous permettront de déterminer si une pratique est «Une bonne pratique» : (FAO, 2013).

a. Ayant fait ses preuves et obtenu de bons résultats

Une «bonne pratique» a démontré sa pertinence comme le moyen le plus pratique et le plus efficace pour atteindre un objectif spécifique, elle a été adoptée avec succès et a eu un impact positif sur les individus et/ou les communautés.

b. Durable aux niveaux environnemental, économique et social

Une «bonne pratique» est une pratique qui répond aux besoins actuels, particulier aux besoins essentiels des plus démunis de la planète, sans pour autant compromettre la capacité de répondre aux besoins futurs.

c. Sensible au genre

Une description de la pratique doit montrer de quelle manière les acteurs, hommes et femmes, impliqués dans le processus, ont pu améliorer leurs moyens d'existence.

d. **Techniquement réalisable**

La faisabilité technique constitue la base d'une «bonne pratique» : elle n'est pas difficile à apprendre et à mettre en œuvre.

e. **Résultant d'un processus participatif**

Les approches participatives c'est-à-dire où le citoyen fait part de la décision sont très importantes, parce qu'elles permettent de générer un sentiment d'appropriation des décisions et des actions.

f. **Reproductible et adaptable**

Une «bonne pratique» doit avoir un potentiel de reproductibilité et doit donc pouvoir être adaptée à des objectifs similaires dans des contextes différents.

g. **Réduit les risques de catastrophes/crises, si applicable**

Une « bonne pratique » doit être capable de contribuer à la minimisation des risques de catastrophes et des crises.

II.2. Présentation des deux guides de bonnes pratiques

Les deux guides de bonnes pratiques vont nous donner quelques pistes de réflexion pour un aménagement raisonné de waterfront, ces bonnes pratiques constitueront ensuite dans notre partie pratique un outil d'évaluation pour le projet waterfront de Bejaia.

- Le premier guide intitulé « a l'interface ville-mer ; quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ? » réalisé par l'agence d'urbanisme de Caen-métropole dite AUCAME en avril 2008.
- Le deuxième guide qui a pour titre « Comment dynamiser et animer un waterfront ? » effectué par l'association internationale des villes portuaires dit AIVP.

a. AUCAME

L'agence d'urbanisme de Caen métropole a été créée en 2005, sa mission principale est d'intervenir dans les domaines de l'urbanisme, de la planification, de l'habitat et du logement, du développement économique et social, du génie urbain et des transports, des paysages et de l'environnement, des loisirs, du tourisme, de la formation, culture et communication.



Figure 2 : Logo de l'agence d'urbanisme de Caen- métropole.
Source : Aucame.

Elle a pour but l'observation et l'harmonisation des politiques urbaines et les projets de ses membres, ainsi que l'élaboration, le suivi et la mise en œuvre, dans un cadre partenarial, des études, notamment, prospectives, permettant la définition de projets d'aménagement, d'urbanisme, de déplacements et de développement économique.

b. AIVP

Est une organisation, régie par la loi française sur les associations de 1901 et administrée par un Conseil d'Administration International composé de décideurs et de professionnels du développement des villes portuaires. Elle a été fondée en 1988. Rassemble collectivités, ports, architectes, aménageurs, entreprises, universitaires... qui participent au développement des villes et des ports ou en étudient divers aspects économiques ou spatiaux.



Figure 3 : Logo de l'association internationale des villes et ports.
Source : AIVP.

Elle a pour objectif le développement des villes portuaires en améliorant le dialogue entre les villes et les ports et mettre en évidence les échanges d'expériences internationales.

A partir de l'analyse de plusieurs réaménagements des fronts de mer qui se différencient par leur situation géographique, leur époque de reconversion, leurs principes d'aménagement, l'AUCAME a rédigé un guide dit de « bonnes pratiques » qui peut nous donner quelques pistes de réflexion pour des reconversions de friches portuaires et fluviales ainsi que des conseils pour un aménagement raisonné de waterfront.

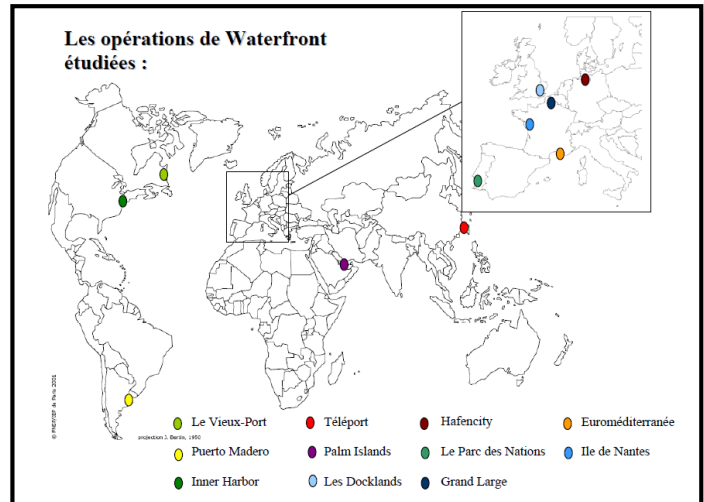


Figure 4 : Différents exemples des waterfronts. Source : Aucame.

II.2.1. A l'interface ville-mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?

Conseils pour un aménagement raisonné de Waterfront selon le guide de bonnes pratiques « AUCAME ».

Les opérations d'aménagement des fronts de mer qui ont été réalisées ces dernières années ont plusieurs points en commun qui se répètent à chaque fois. Voici une liste de principes d'aménagements que l'on a relevés à partir d'une analyse de 11 exemples internationaux, et qui peuvent nous donner des idées et des pistes pour mener à bien une opération de revitalisation d'un front de mer.

a. Etude de site

Plusieurs études doivent être faites avant de commencer le réaménagement d'un site, afin de comprendre ses spécificités et le replacer dans son environnement et son contexte. Les principales études reposent sur:

- **La topographie** : C'est la géographie du site qui détermine l'emplacement du waterfront et les liens qui peuvent exister entre son périmètre par rapport à la ville.
- **La forme du front d'eau** : Elle a un impact sur la longueur des berges ainsi que sur le nombre des espaces à reconvertir.
- **La géographie urbaine** : Le centre-ville peut être encore maritime ou s'être détourné du site portuaire primitif.
- **L'identité du site** : (culturelle, sociale...) et l'image qu'il suscite chez les citoyens et les étrangers.
- **La position du site** : à reconvertir par rapport à l'ensemble de la ville mais aussi de l'agglomération, de la région...

b. La remaritimisation

Il s'agit de faire ressurgir le caractère maritime de la frange littorale urbaine, cette remaritimisation peut se présenter sous deux formes :

- **Remaritimisation musée**

C'est ce qui a été fait dans la majorité des réaménagements. C'est la mise en valeur des vestiges d'un passé maritime (bitte d'amarrage, silo, grue...) en les mettant en scène afin de faire connaître le passé portuaire de la région.

Nous trouvons même des aménagements qui redonnent une nouvelle fonction et un nouveau souffle aux éléments passés, c'est le cas d'un silo à grains à Marseille qui a été transformé en une salle de spectacle.



Figure 5 : Silo de grains, Marseille. Source : www.inhabitat.com



Figure 6: Silo transformé en salle de spectacle Marseille. Source : www.urbanews.fr

- **Remaritimisation vraiment maritime**

Il s'agit de faire du waterfront un support à des activités où la réutilisation de l'eau est en elle-même une activité. Ceci est reflété par l'apparition de nouvelles fonctions, parmi elles :

- Les transports en commun sur l'eau qui permettent de créer des liens entre différents quartiers.
- Le maintien et le retour à des activités maritimes, tel que la pêche.
- Les croisières, qui doivent donner un nouveau souffle au front de mer et aux quais, et ainsi l'animer ce qui permettra au site d'avoir un paysage toujours en renouvellement au rythme des départs et des arrivées de bateaux.
- Des activités récréatives comme la promenade et la baignade.

Le meilleur exemple qui illustre ce type de remaritimation reste celui de Tokyo, En effet les tokyoïtes privés depuis plusieurs décennies de la mer redécouvrent le caractère maritime de leur ville depuis l'établissement de la relation ville-port et la réimplantation de toutes ces activités.



Figure 7 : Transport maritime, Tokyo. Source : www.australie-a-la-carte.com

c. Le caractère urbain

Il s'agit de relier la ville à son poumon portuaire dans le but de faire une seule entité donc de casser ces limites qui font barrière entre la ville et le port. Dans ce type de réaménagement le caractère urbain est recherché, c'est le cas des opérations comme Hambourg (Allemagne) ou Dunkerque (France). Comme ça peut être un rétablissement d'un équilibre entre les différentes entités de la ville.

C'est le cas par exemple du projet Euroméditerranée à Marseille qui ambitionne de réaliser un rééquilibrage Nord-Sud.

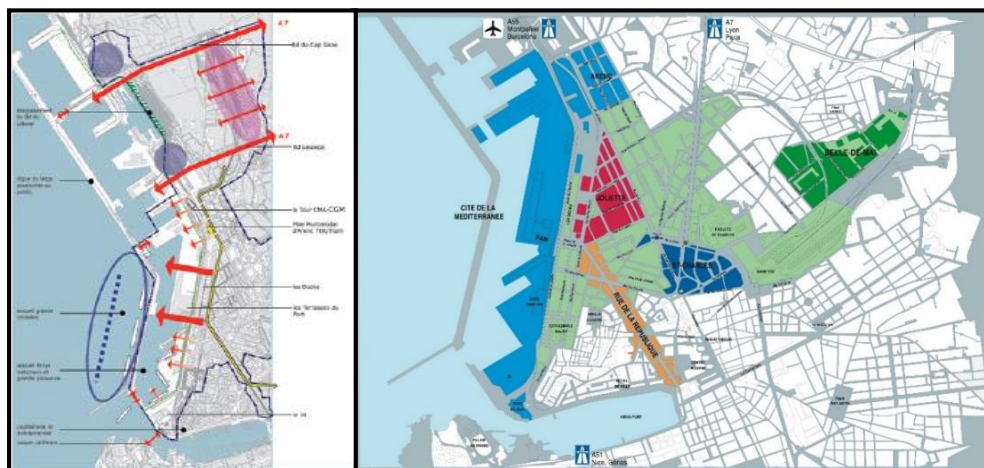


Figure 8 : Plan du projet urbain euromed, Marseille. Source : www.euromediterranee.fr

Les opérations diffèrent mais l'objectif est le seul: il s'agit de créer un véritable quartier de la ville, un quartier de vie avec toutes ses exigences. Donc la mixité sociale ainsi que la mixité des fonctions sont à ne pas négliger (logements, emplois, commerces, culture, loisirs...), elles sont difficile à atteindre mais essentielles pour éviter la gentrification du quartier.

Mais pour que cette nouvelle frange devienne une nouvelle partie de la ville, il est nécessaire de réfléchir sur les liens que ce nouveau quartier peut avoir avec le reste de la ville. On constate à partir de ce qui s'est passé pour Puerto Madero à Buenos Aires et pour Le Parc des Nations à Lisbonne (où des quartiers se sont retrouvés enclavés par la voie de chemin de fer) que si cette question des liens n'est pas ou timidement traitée, l'objectif est rarement atteint.

Tandis que les villes qui ont au contraire travaillé sur les moyens de liaison comme les transports en commun, les liaisons pédestres et paysagères, le résultat est au final beaucoup plus satisfaisant.

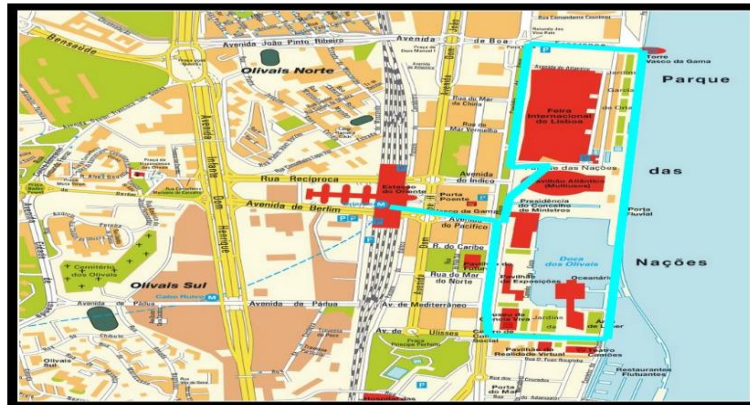


Figure 9 : Plan de situation de la voie ferrée par rapport au parc des nations, Lisbonne. Source : www.visiterlisbonne.com

d. L'environnement

La prise en compte de l'environnement s'est manifestée de différentes manières :

- Tout d'abord en créant des lois qui ont pour objectif l'arrêt des grands travaux de remblayage qui modifient le relief notamment la ligne de côte, et l'amélioration de la qualité de l'eau dans les ports.
- Ensuite en faisant des liens et organisant des actions de préservation et de valorisation des espaces mitoyens aux sites à revaloriser. C'est le cas de Puerto Madero qui a intégré la réserve écologique à son projet de revalorisation, ou même du Téléport de Tokyo qui a créé des parcs maritimes et des jardins portuaires.
- Enfin, d'autres aménagements utilisant les principes de développement durable en concevant notamment un quartier écologique exploitant les principes de construction de haute qualité environnementale (HQE), c'est le cas de l'opération Grand Large de Dunkerque.



Figure10 : Projet grand Large de Dunkerque. Source : www.amc-archi.com



Figure 11 : Habitations de haute qualité environnementale (HQE).Source : www.amc-archi.com

e. La concertation avec les habitants

La concertation publique est nécessaire parce qu'elle permet de sensibiliser les habitants et de mesurer leurs envies, mais aussi pour leur faire part des décisions prises et par conséquent répondre à leur attentes et aspirations.



Figure 12 : Exemple de concertation dans les ateliers publics. Source : www.epa-orsa.fr

On remarque que les populations de la plupart des villes portuaires est souvent d'accord avec une densification minimale des berges et leur ouverture maximale au public.

Montréal en est précurseur, notamment dans l'opération de la reconversion du Vieux-Port, où l'opinion des citoyens a été si influente, au point que les installations portuaires ont carrément laissé place à de larges espaces verts.

Nantes et Hambourg elles aussi ont donné beaucoup plus d'importance à la concertation publique par le biais d'ateliers publics qui ont été constitués afin que la population ait le droit pour se prononcer et donner son avis sur les différentes options d'aménagement.

f. La valorisation

Les quartiers portuaires représentent pour certaines métropoles, les derniers terrains encore disponibles pour développer le centre-ville et donc la mettre en valeur. Certaines villes misent beaucoup sur les quartiers portuaires qui représentent les derniers terrains encore disponibles pour le développement du centre-ville, c'est pour cela qu'elles concentrent tous leurs moyens et leur efforts afin d'affecter à ces franges vacantes des fonctions valorisantes qui pourraient redonner à la ville, voire même à toute une région, une nouvelle image.

Ces fonctions peuvent être économiques (Ex: centre d'affaire international à Lisbonne) culturelles (Ex: projets Euroméditerranée à Marseille et Hafencity à Hambourg), universitaires (Ex: Dunkerque), touristique.

Les équipements vont participer à la symbolique de ces nouveaux quartiers, c'est le cas par exemple du pont Vasco de Gama à Lisbonne ou de l'Elbphilharmonie de Hambourg.



Figure 13 : Projet Hafencity à Hambourg. Source : www.urbangreenbluegrids.com



Figure 14 : Musée MUSEM Marseille. Source : www.lafarge.com

g. Animation et promotion

L'animation du waterfront vise à donner plus de vivacité et plus de mouvement au lieu et ceci se fait généralement par l'organisation régulière d'expositions et de festivals ce qui permettra au site d'accroître sa rentabilité. L'animation et la promotion doivent se poursuivre après la réalisation du projet pour en assurer sa pérennité. L'exemple le plus représentatif est sans doute celui du Parc des Nations à Lisbonne qui a accueilli l'Exposition Universelle de 1998.



Figure 15 : parc des nations a Lisbonne. Source : www.visiterlisbonne.com

h. Le principe de réversibilité

Pour mener un projet jusqu'à sa réussite il ne faut surtout pas négliger ce principe qui est sans doute l'une des données les plus importantes. En effet, la revalorisation d'un waterfront s'inscrit dans des durées à long terme allant jusqu'à 30 ans. Pendant cette période-là la ville change, la société évolue et donc a de nouvelles exigences. Il est donc nécessaire de réaliser un projet qui soit régi d'une flexibilité et adaptable lors de sa constitution, mais aussi plus tard dans sa réalisation.

Les concepteurs de l'Hafencity (Hambourg) sont conscients de l'importance de ce principe de réversibilité car l'achèvement de leur projet est prévu pour 2025, le projet est alors conçu pour qu'il s'adapte au fil du temps.

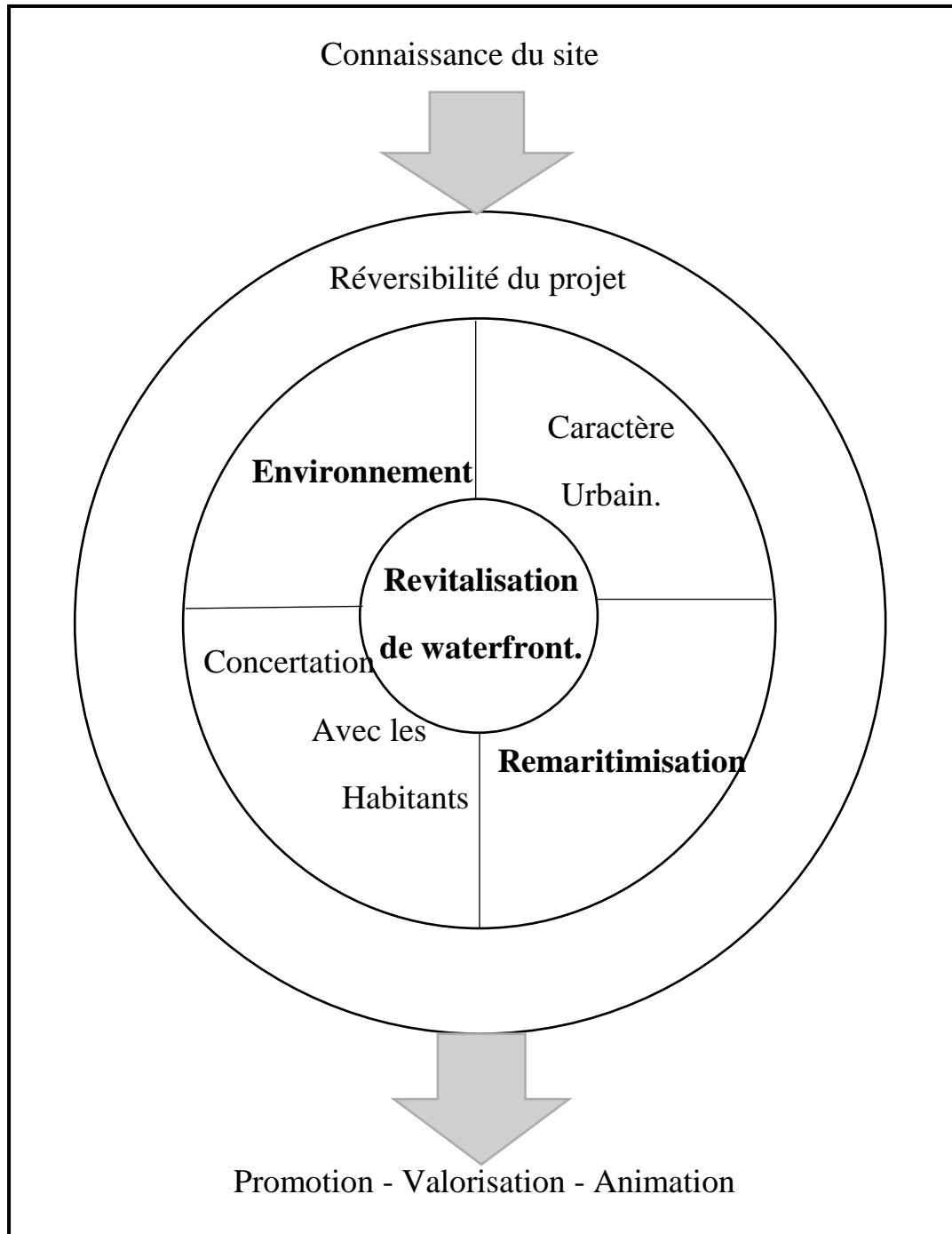


Schéma 2: Schémas récapitulatifs des conseils autrement dit de bonnes pratiques
Source : Aucame, 2008.

II.2.2. Comment dynamiser et animer un waterfront ? selon le guide de bonnes pratiques « AIVP »

a. Développer les usages temporaires des bâtiments et des espaces disponibles

Les délais de réaménagement progressif des interfaces ville/port peuvent induire la présence d'équipements ou d'espaces en attente de réaffectation qui sont susceptibles de nuire à la qualité de l'ensemble du site et des équipements déjà implantés. Pour redonner de la vie, rendre plus attractifs et dynamiques ces endroits peu fréquentés et combler ces lacunes dans un aménagement plus global, une stratégie d'usages temporaires permettra d'attirer population et visiteurs sur les sites d'interface ville/port en redéveloppement. Ils participeront également au développement économique généré par les visiteurs de passage, les touristes de proximité, etc.

C'est ce qui a été fait à Melbourne (Australie) ...

Exemple : un théâtre à Hong Kong en Chine, cet aménagement temporaire est implanté sur le secteur d'un vaste projet visant à développer un nouveau quartier culturel.

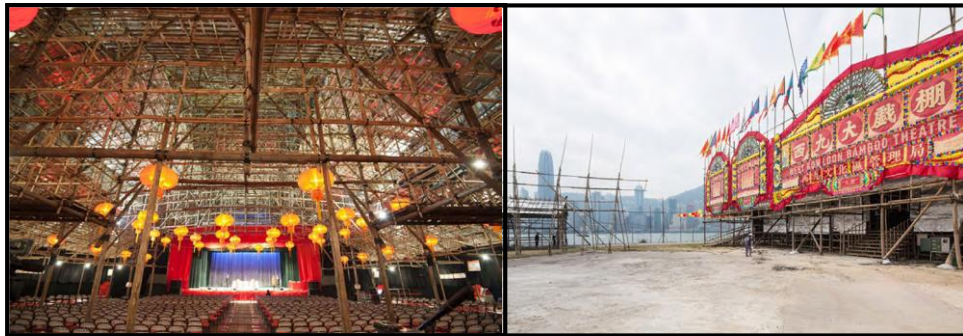


Figure 16 : Théâtre de Hong Kong en Chine. Source : AIVP.

b. Jouer la carte de symbolique architecturale

Le recours à une architecture emblématique pour les nouveaux bâtiments se multiplie à l'interface ville/port. Cette nouvelle approche de l'architecture vise à dynamiser l'image des villes portuaires. Cette logique peut également reposer sur le choix des architectes de renom. En osant les formes dynamiques, en faisant le choix de l'originalité, les villes portuaires peuvent susciter la curiosité des visiteurs et dynamiser leurs espaces d'interface en y créant des repères à l'identité affirmée.

Exemple du Mas Museum a Anvers en Belgique. Le projet est situé au plein cœur de l'ancienne zone portuaire, Le choix du site d'implantation en bord à quai a permis de refléter l'œuvre architecturale dans l'eau.



Figure 17: MAS museum Anvers, Belgique. Source : AIVP.

c. Mettre en valeur et scénariser les aménagements et les espaces

Les lumières, les couleurs, les matériaux sont autant d'éléments sur lesquels l'on peut s'appuyer dans la composition architecturale des bâtiments et des espaces publics existants ou nouveaux, pour sortir les villes portuaires d'une image industrielle souvent négative. Ils permettront de mettre en valeur les projets, de leur donner de nouvelles dimensions et proposer de nouvelles lectures des espaces.

Exemple Bruxelles en Belgique : Redonner du sens aux activités du port dans une ambiance urbaine renouvelée afin de le rendre à nouveau visible et lisible.

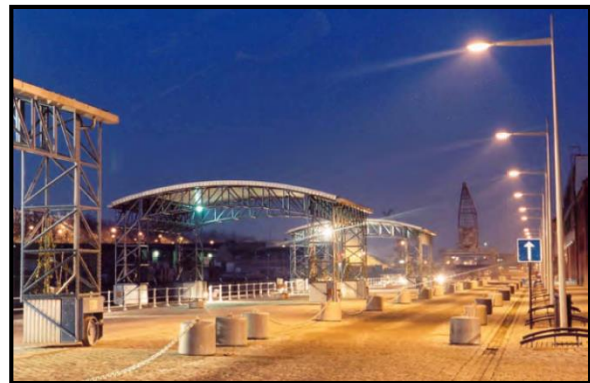


Figure 18 : Quai des Péniches, Bassin Béco Port de Bruxelles. Source : AIVP.

d. Choisir le site d'implantation des terminaux passagers et leur liaison avec les centres urbains

Les terminaux passagers peuvent être des constructions totalement nouvelles ou être aménagés dans des bâtiments portuaires réaffectés. Cependant, entre deux sites d'implantations possibles sur le plan nautique, la priorité sera donnée à celui offrant les meilleurs accès au centre-ville : distance, cheminements piétons sécurisés, aménagement

paysagé, etc. La qualité des liaisons entre les terminaux passagers et la ville sera essentielle pour la valorisation touristique et la création de valeur ajoutée.

L'exemple le plus représentatif est celui de Lisbonne au Portugal pour la qualité de l'intégration de ce nouveau terminal croisière à la ville.



Figure 19 : Nouveau terminal croisière de la ville de Lisbonne au Portugal. Source : AIVP.

e. Créer des parcours de promenade

L'évolution de la relation ville/port est caractérisée par une dissociation spatiale mettant fin à une symbiose qui avait prévalu pendant de nombreuses années. Les parcours de promenades peuvent être utilisés non seulement pour animer le waterfront, mais aussi pour reconnecter la ville à son port. L'intégration d'itinéraires de promenade dans les projets ville/port est ainsi à la fois un outil pour dynamiser des espaces requalifiés et pour offrir des perspectives sur la ville et le port.

Exemple : La création d'un port urbain à la frontière entre centre-ville et port dominé par les fonctions ludiques, récréatives et culturelles à Malaga en Espagne.



Figure 20 : Réflexions sur la perméabilité, malaga. Source : AIVP.



Figure 21 : Las Palmeras de malaga. Source : AIVP.

Conclusion

Pour conclure ce chapitre, il faut dire que la relation ville/port a toujours été contrainte entre intérêts urbains pour la ville et intérêts économiques pour le port. Ces derniers entre convergences et confrontations ont conditionné la ville portuaire dans son développement et ses mutations à travers l'histoire.

La révolution industrielle comme évènement marquant et qui a touché principalement ces deux aspects a bouleversé le fonctionnement du système ville port en le guidant vers une rupture connue sous le concept du 'Clivage ville/port' synonyme de ruptures et de dichotomie spatio-fonctionnelle entre ville et port.

Un mouvement de « recomposition ville-port » est apparu à partir des années cinquante, qui porte sur le réaménagement des fronts d'eau et il s'est propagé à partir des villes américaines sous l'intitulé de « waterfront revitalization ».

En effet aujourd'hui et depuis déjà quelques décennies, les espaces à l'interface ville/port constituent des territoires à recomposer. Les friches portuaires sont rapidement devenues de véritables opportunités foncières, à tel point que certaines villes ont anticipé le départ du port pour mettre à profit des espaces de plus en plus demandés.

Toutefois des organismes internationaux se sont formés pour étudier de plus près ce mouvement et proposer des pistes de réflexion sous forme de guides des bonnes pratiques qui proposent des conseils pour un aménagement raisonné de waterfront ou nous avons développé deux de ces guides de bonnes pratique (AUCAME et AIVP) dont les critères constitueront un outil d'évaluation des projets waterfront que nous allons utiliser par la suite.

CHAPITRE II

La promenade, un espace public **Définition et représentation**

Introduction

Le présent chapitre est consacré à l'identification et la présentation de la notion de l'espace public qui est au centre du vif des débats et recherches, du point de vue politique, social, économique et urbanistique.

En premier lieu on abordera l'espace public en général, en mettant l'accent sur la promenade comme concept, puis sur la promenade au bord de la mer dans le cas des villes portuaires, dans le but de constituer un fondement théorique pour notre cas d'étude dans la partie pratique.

En second lieu, on abordera la perception comme une approche de l'évaluation de la qualité de l'espace public perçu et vécu par les usagers ; en mettant l'accent sur un outil important pour l'investigation que nous allons utiliser dans notre travail de recherche sur le terrain qui est la carte mentale.

I.L'espace public

I.1. Définition de l'espace public

D'après Sénecal.G (2002) le concept d'espace fait florès, il est d'essence polysémique et transdisciplinaire à un tel point qu'il renvoie à plusieurs objets ou définitions qui peuvent être en commun.

L'espace public a été défini par plusieurs auteurs parmi eux Choay .F et Merlin .P qui voyaient que, la notion d'espace public n'y fait pas toujours l'objet d'une définition rigoureuse. On peut considérer l'espace public comme la partie du domaine public non bâti, affecté à des usages publics ; donc l'espace public est formé par une propriété et par une affectation d'usage. L'espace public s'oppose, au sein du domaine public, aux édifices publics, mais il comporte aussi bien des espaces minéraux (rues, places, boulevards, passages...), des espaces verts (parcs, jardins publics, squares, cimetières...) ou des espaces plantés (malls, cours...etc.) (Choay .F et Merlin .P, 2010)

Nous définissons également l'espace public comme un lieu accessible à toutes les catégories des citoyens ; où ceux-ci peuvent se rencontrer, échanger, et débattre. Les espaces publics ne peuvent donc se réduire simplement aux réseaux de rues, des places, les espaces couverts, plus ou moins du droit public et donc accessibles dans une certaine mesure à tous, tels les gares, les cafés, les magasins, les églises, les services publics sont aussi à prendre en considération. (BASSAND. M, 2001)

I.2. La genèse de l'espace public

Les époques et les civilisations font naître des lieux singuliers répondant à des besoins d'ordre politique, religieux, commercial, ou fonctionnel (circulation, accès à l'eau...)

On peut citer donc ces changements et mutations de l'espace public à travers le temps comme suit :

a. L'Agora

D'après Paquot le concept désigne à la fois un rassemblement et l'endroit où il se tient et depuis l'antiquité, l'agora grecque reste un modèle, elle est le lien fondamental de la vie de cité. (PAQUOT, 2009) L'agora est devenu également « l'espace de débat entre les différentes tribus rassemblées, espace de formalisation de l'opinion publique, espace des citoyens ». (ZIMMERMANN, 2001)

b. Le Forum

L'empire Romain transforme le sens d'agora par celle de Forum, au cours de la cité, Rome fait passer l'agora d'un espace des citoyens à un espace dédié aux loisirs urbains des citadins ; elle se transforme en un espace d'ostentation dominé par les temples et reliés aux lieux de spectacles : les cirques, les amphithéâtres, les odéons [...] Le forum Romain anticipe sur nos conceptions des équipements publics et des espaces de loisirs et de consommation, tout comme nos cités administratives et nos quartiers d'affaires (ZIMMERMANN, 2001)

Selon Samali c'est à cette époque que les rues ont bénéficié d'une dimension plus importante et reçu un traitement de pavage. Les espaces verts sont quasi inexistant dans la ville. (SAMALI, 2008)

c. L'espace public au moyen âge

La chute de l'empire Romain a coïncidé avec la montée de l'insécurité. La population urbaine décroît considérablement, l'espace public tend à disparaître au profit d'une sécession aléatoire de lieu. Les premiers espaces publics des villes du moyen âge naissent progressivement des lieux de transition et sur les interstices frontaliers. [...] Les marchés sont donc les premiers espaces à se constituer en espaces publics, la place du marché devient centrale, l'essor économique favorise l'urbanisation et l'émergence de villes neuves ou de villes militaires qui s'organisent autour de la place du marché. (ZIMMERMANN, 2001).

d. L'espace public de la renaissance

Le mouvement de la renaissance intellectuelle et artistique des XIV et XV siècle, fait émerger une nouvelle conception de l'architecture et de l'espace public ; d'après Dadache Halima ce dernier porte principalement sur les places, les parvis des monuments. Les places publiques son réinterprétées, ce n'est plus du vide fonctionnel occupé par le marché mais un cadre architectural bien soigné et décoré à l'aide des artistes, qui multiplient les effets visuels. On constate qu'il y a une grande volonté pour revitaliser la qualité et la valeur artistique de l'espace public. (DADACHE, 2014)

e. L'espace public de la période Classique

Zimmermann explique que les premiers jardins et parcs urbains apparaissent en France au XVI siècle, les parcs et les jardins constituent les lieux de sociabilité nouveaux où les groupes sociaux se côtoient et expérimentent les plaisirs de la rencontre. Ces jardins trouveront leur prolongement dans la multiplication des mails plantés et de promenade dans les villes du XVIII siècle. Donc la création des promenades, des boulevards, des jardins va se développer avec l'extension des villes, ainsi que la promenade plantée dans l'espace urbain pratiquement inexistant avant 1700 (Christiany, J, non daté). (ZIMMERMANN, 2001)

f. L'espace public du XIX siècle

D'après Dadache halima le XIX siècle est le siècle qui voit l'apparition de la révolution industrielle, celle-ci va engendrer une nouvelle technique de construction et développement économique et industriel brillant, tout cela impose un renouvellement de la trame urbaine et l'espace public des villes, afin de s'adapter à ce changement. Le préfet Haussmann fonde une conception renouvelée de la rue et de l'avenue, où la rue devient primordiale et l'habitat passe au second plan. Ainsi l'espace public contribue à l'implantation des bâtiments selon le dessin de la rue et au long des nouveaux axes. Selon (SAMALI, 2008) La fin du XIX siècle voit apparaître un nouveau concept, c'est celui des cités jardins incarnées par son précurseur Howard. E. (DADACHE, 2014)

g. L'espace public du XX siècle

Voit se développer l'approche élaborée de l'aménagement de la ville, les urbanistes conceptualisent de plus en plus les espaces qui composent la cité.

- Les années 1960/70

Durant cette période les urbanistes du mouvement moderne établirent le quatrième congrès international de l'architecture moderne (C.I.A.M) en 1933, où la charte d'Athènes publiée en 1943, était dominée par les idées du Corbusier, où on trouve le principe de zonage en découpant l'espace urbain en quatre zones indépendantes selon les quatre fonctions clefs : habiter-travailler- circuler- se recréer.

Ils ont connu un grand intérêt pour l'aménagement de l'espace public. L'importance prise par l'automobile rend la rue dangereuse. L'automobile commande et impose les espaces des villes qui sont traversées par les autoroutes et les voies rapides urbaines (ZIMMERMANN, 2001)

- A partir les années 70/80

Les nouveaux espaces publics sont centrés sur le loisir urbain, soit sur l'accès au patrimoine naturel remis en valeur, donc la ville revêt un nouvel aspect et devient un espace de sociabilité et un espace de loisirs. (ZIMMERMANN, 2001)

I.3. Les dimensions du concept de l'espace public

D'après Bassand L'espace public est une notion complexe sur laquelle il est intéressant de s'arrêter et diverses interprétations lui sont associées. L'espace public est pensé dans le cadre des sciences sociales, tant comme un espace politique (immatériel) qu'un espace spatial (matériel) (BASSAND. M, 2001)

Nous allons donc aborder les espaces publics selon les trois dimensions qui sont urbaine, social et politique (voir le schéma 3) car l'espace public ne peut concrètement être saisi sans considérer les dimensions matérielles, sociales, et politiques qui lui sont associées. Ces trois dimensions entretiennent des liens plus ou moins marqués et complémentaires qui participent au concept d'espace public.

Aventine Catherine, souligne que l'espace public est le «lieu » où peuvent s'exprimer tant à la fois le politique, le social, l'artistique... c'est aussi un espace incarné, avec des qualités diverses, morphologiques ou encore sensibles, où les citoyens se croisent, se rencontrent, s'observent. (Aventine.C, 2005)

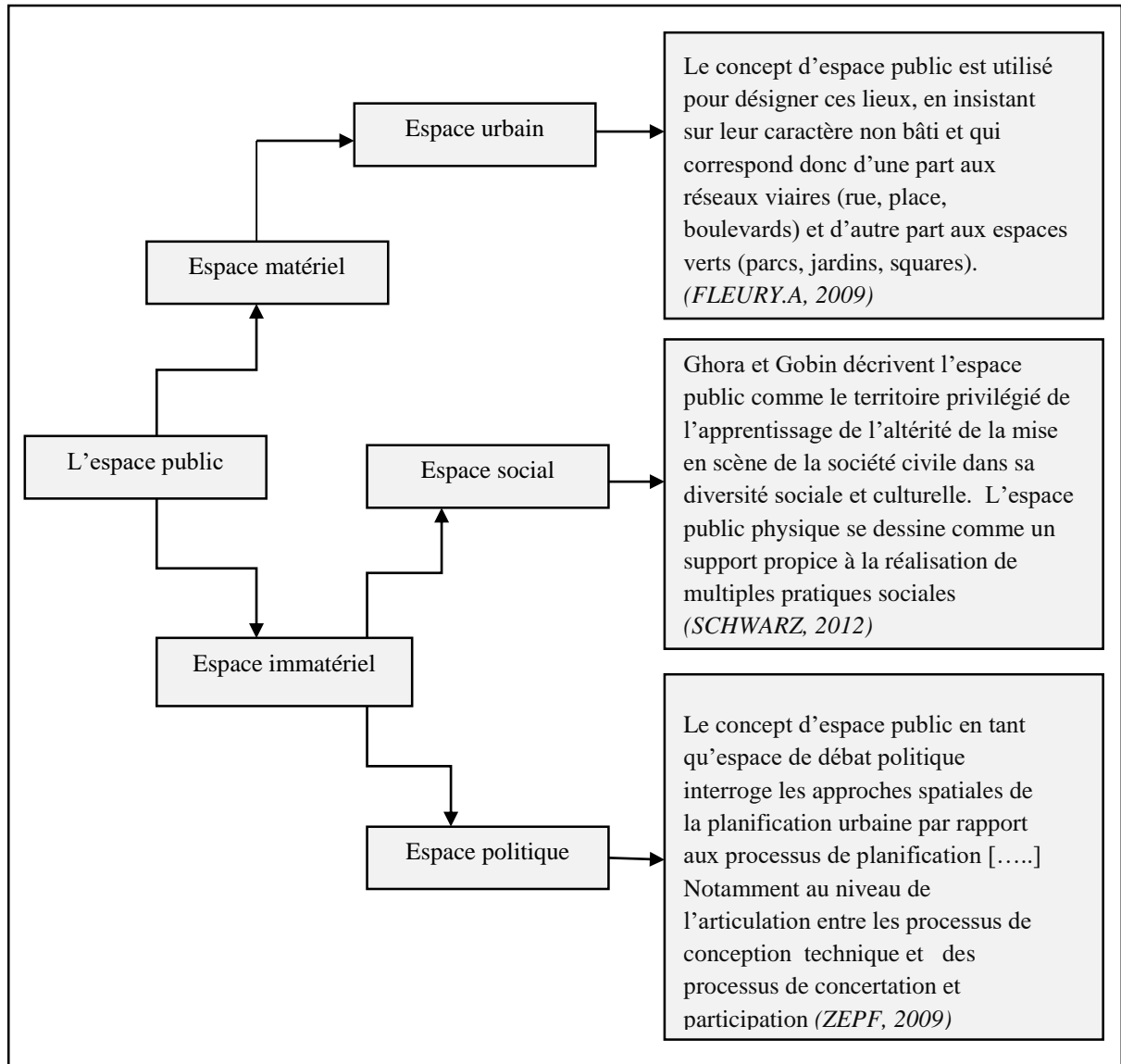


Schéma 3 : Les dimensions de l'espace public. Source : Auteur ; 2017

I.4. Les types d'espace public

Selon F. Choay et P. Merlin (2010) l'espace public est une notion de laquelle découle différentes typologies spatiales, cet espace comporte aussi bien des espaces minéraux, des espaces verts, et des espaces plantés.

On peut également ajouter les bâtiments publics (mairie, mosquée, école, centre commercial...etc.) Comme une autre catégorie de l'espace public.

Le schéma suivant classe les différents types de l'espace public que nous avons jugé important de citer :

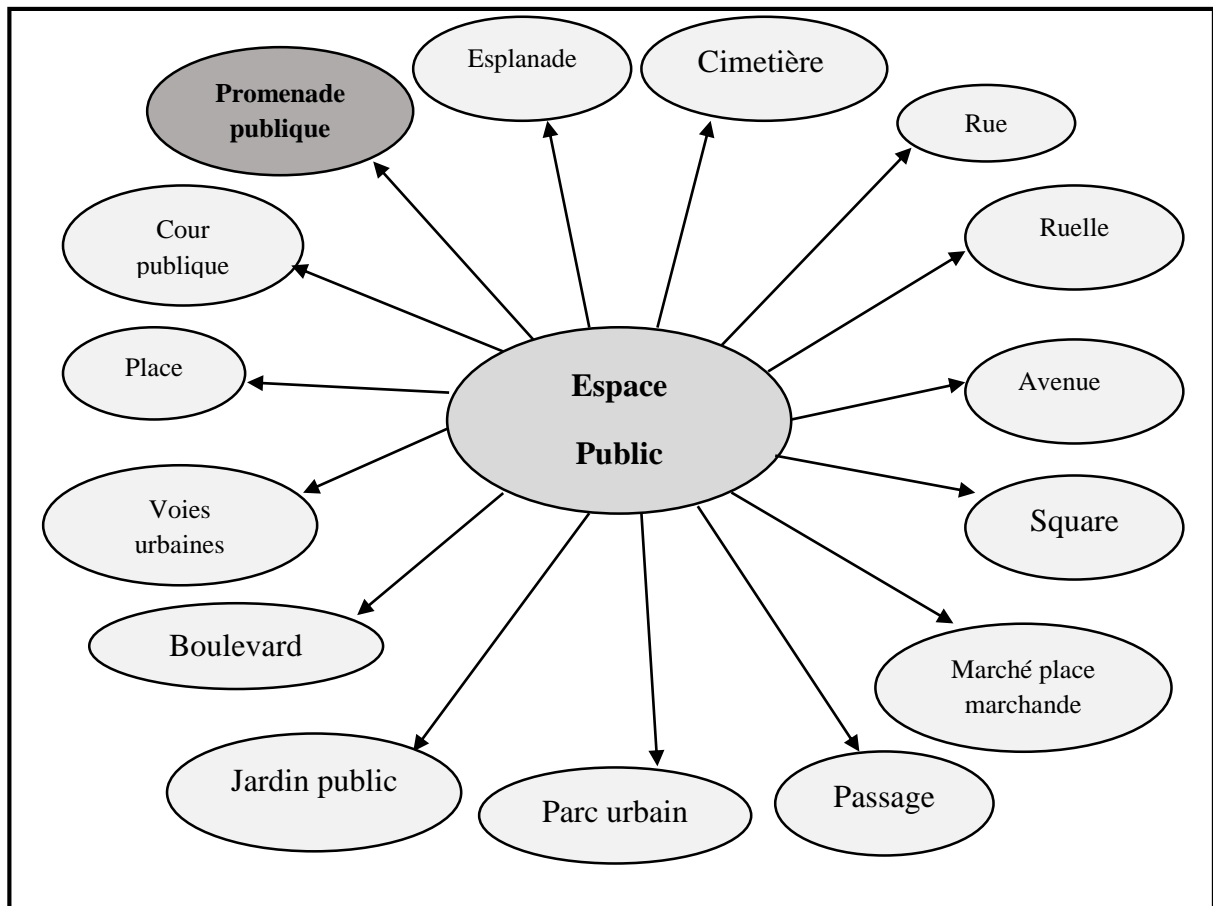


Schéma 4 : Les types de l'espace public. Source : Auteur ; 2017

Dans notre travail de recherche nous allons mettre l'accent sur la promenade publique.

II. Promenade publique

II.1. Définition

D'après Turcot et Loir se promener signifie, déambuler, errer, se déplacer, se balader, circuler, flâner et marcher. « La Promenade à pied » dans l'Encyclopédie de Diderot et d'Alembert est un « exercice modéré, composé du mouvement alternatif des jambes & des pieds, par lequel on se transporte doucement & par récréation d'un lieu à un autre ». (TURCOT & LOIR)

La promenade se définit essentiellement par sa gratuité ; Montaigne disait que c'est une activité volontaire et spontanée, poursuivie pour elle-même « je me promène pour me promener ».

La promenade apparaît dès lors comme un passe-temps informel quoique réglé, un loisir évanescent, à la limite de l'invisible, qui, en s'effaçant derrière d'autres usages, laisse peu de traces.

Par opposition à d'autres formes de loisirs, la promenade apparaît ainsi avant tout comme une activité « creuse », un temps de disponibilité ouvert à une vaste gamme de distractions possibles. (Corbin, 1995)

La promenade publique est un lieu spécialement aménagé dans ou aux abords d'une ville pour la déambulation, la flânerie. C'est également « un espace public parfois plantée de quinconces, d'accès restreint aux véhicules, elle peut impliquer un aménagement spécifique, en vue de l'agrément et de la détente pour la déambulation et les rencontres sociales ». (Gauthiez, 2003)

II.2. Histoire de la promenade

Poete Déclara : « Jadis évoquée par les mémorialistes, source inépuisable d'observations pour les moralistes, souvent décrite dans les romans et figurée à travers gravures et estampes, la promenade urbaine, ressentie comme une forme de loisir aujourd'hui disparue, n'a toutefois pas trouvé son historien ». (POETE, 1913) Mais pour Corbin la promenade est apparu avec l'avènement du temps libre notamment la porosité entre le temps du travail et celui du loisir : encore « à l'aube du XIX^e siècle, le temps du paysan, celui de l'artisan comme celui de l'ouvrier étaient poreux, pénétrés d'imprévu, ouverts à la spontanéité, soumis à l'interruption fortuite et récréative. (Corbin, 1995)

Les premiers jardins et parcs urbains apparaissent en France au XVI siècle, les parcs et les jardins constituent les lieux de sociabilité nouveaux où les groupes sociaux se côtoient et expérimentent les plaisirs de la rencontre. Ces jardins trouveront leur prolongement dans la multiplication des mails plantés et de promenade dans les villes du XVIII siècle Dans toute l'Europe de cette époque se multiplient les parcs publics formés de grands terrains plantés d'arbre alignés sur des tracés rectilignes aux formes simples (Giround.M, 1987) cité par (ZIMMERMANN, 2001).Donc la création des promenades, des boulevards, des jardins va se développer avec l'extension des villes, ainsi que la promenade plantée dans l'espace urbain pratiquement inexistant avant 1700 (Christiany, J, non daté). (POETE, 1913).

II.3. Les fonctions de la promenade

Selon (Montandon) dans son ouvrage « une pratique sociale » la promenade « est d'abord l'acte d'une finalité sans fin », « il existe pourtant quelques finalités à la promenade : la vertu utile, hygiénique, doublée d'un effet récréatif ; et pour (Corbin, 1995) on se promène aussi pour le « coup d'œil » qu'offre le spectacle des promeneurs; on y goûte, en compagnie, les plaisirs de la conversation, on cherche à y faire des rencontres, « honnêtes » ou « licencieuses ».

La promenade est encore inséparable d'autres genres d'agréments, ainsi la fréquentation des spectacles, ou la consommation de rafraîchissements à l'ombre des arbres ou sous les pavillons. (Corbin, 1995)

Les fonctions de la promenade pourraient ainsi se résumer de manière schématique à cinq grandes notions soit : 1. Prendre l'air, 2. Se distraire, 3. Faire de l'exercice, 4. Voir du pays 5. Avoir une réflexion philosophique (voir la figure). En plus d'être chargée de ces fonctions, la promenade désigne également un lieu, dessiné ou non par la main de l'homme, où il est agréable se passer le temps seul ou en bonne compagnie (TURCOT & LOIR)

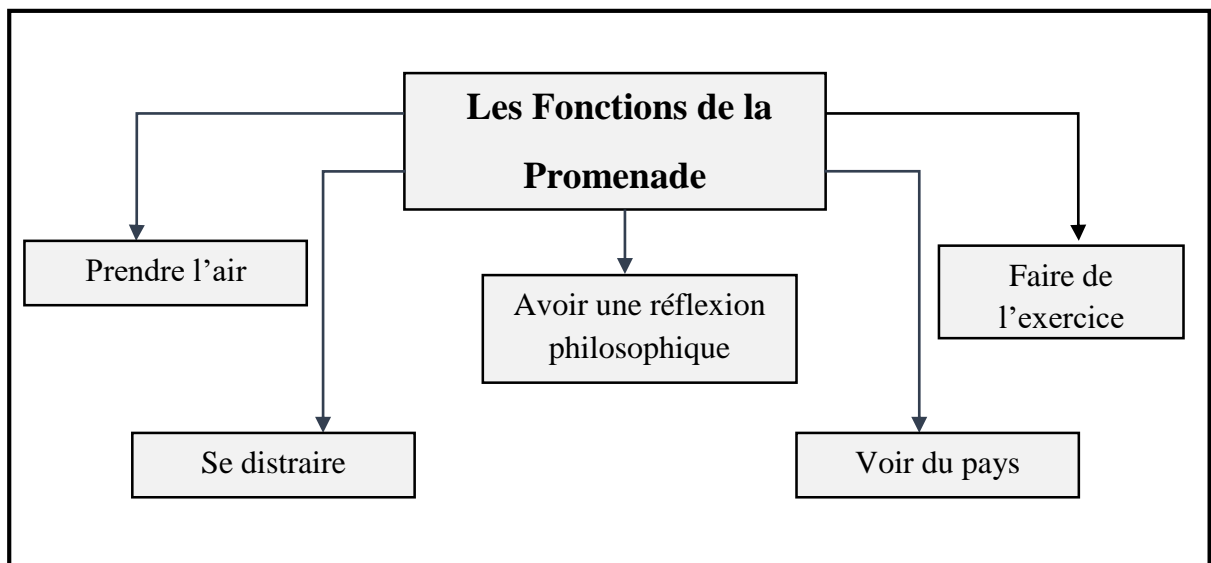


Schéma 5 : Les fonctions de la promenade. Source : Auteur ; 2017

II.4. Les promenades urbaines au bord de la mer

Aujourd'hui, les projets d'aménagement des communes littorales sont pensés de façon globale, en prenant en compte la qualité du cadre de vie. A cet effet, des promenades urbaines au bord de la mer sont aménagées sur les digues qui bénéficient des nouvelles exigences en matière de voirie. Cette dernière forme « Espaces piétonniers agréables et sûrs à pratiquer, elles répondent aux besoins de confort et de sécurisation ainsi qu'au souci d'esthétique paysagère » (FOUGNIE, 2008) .

D'après Mathilde Bigo le "promenoir" se présente alors comme un espace d'interactions sociales importantes, la digue ferait même office de scène de théâtre. On y retrouve les spectateurs, observateurs de l'animation de la promenade et les acteurs, déambulateurs défilant le long de la digue, rendant compte de rapports sociaux singuliers entre adeptes de la promenade et autres usagers de la digue. (Mathilde Bigo, 2016)

II.4.1. L'apparition des promenades au bord de mer

Corbin a montré comment le paysage du littoral et de la mer devient progressivement à partir de 1750 un sujet d'intérêt, un paysage apprécié, une vue recherchée ; La promenade maritime est une forme urbaine originale caractéristique du premier âge touristique (1850-1930), celui des stations de luxe réservées à une élite fortunée, itinérante et oisive. Forme urbaine, la promenade l'est au plein sens du terme dans la mesure où elle représente à la fois un mode particulier d'urbanisation, d'urbanisme et d'urbanité. (Corbin, 1995)

Les promenades maritimes sont apparues au milieu du XVIII^e siècle dans la logique « des jardins de plaisirs » petits établissements aux loisirs diversifiés qui Permettent aux bourgeois aisés d'accéder à un type de festivités jusqu'alors réservées à l'aristocratie. Les jardins de plaisir se développent très rapidement à la fin du XVIII^e siècle à Londres, Vauxhall et le Ranelagh sont les plus célèbres et surtout à Paris.

Le développement des promenades maritimes est contemporain de l'apparition dans les métropoles européennes, il se situe dans une logique d'un nouvel urbanisme métropolitain, qui propose une nouvelle articulation des espaces d'habitation et de loisirs par de nouvelles formes d'urbanisme notamment les grandes avenues et le parc public, qui, retravaillant les modèles du cours, du boulevard, du square ou de la place royale.

II.4.2. Le cas des villes portuaires

À partir des années soixante la ville devient un lieu et un temps de loisirs de plein air et les populations urbaines aspirent à disposer, au sein même de leur vie et de leur ville quotidiennes, de situations balnéaires. A cet effet, les villes portuaires ont connu un mouvement de réaménagement de leurs fronts d'eau et qui s'est propagé à partir des villes américaines sous l'intitulé de « waterfront revitalisation ». Ce mouvement (voir le premier chapitre) est également appelé 'la recomposition ville-port', car il vient après une période de distanciation entre ville et port, 'un clivage' enclenché par la révolution industrielle.

Alain CABANTOUS dans son ouvrage Les citoyens du large, les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle, 1995) expliqua comment s'est manifesté un regain d'intérêt des citoyens pour les espaces et les fonctions maritimes, il a énoncé « Le port s'en trouve réinvesti d'une tradition ancrée dans les périodes préindustrielles et redevient un lieu pittoresque, son paysage fonctionnel se transmutant en spectacle culturel. Plus que jamais, les citoyens s'adonnent à la contemplation de la mer, s'y promènent et veulent qu'on l'aménage à leur usage. Aux Promenades, véritables avenues-balcons de la ville sur la mer créées dès le XIX^e siècle, s'ajoutent désormais les quais et les docks, plus directement, et jusqu'aux délices du danger, en contact avec l'eau ».

Les sites au bord de l'eau favorisent l'émergence d'une nouvelle forme d'urbanité qui répond à la nouvelle sensibilité esthétique et écologique. Dans le rêve de la ville bleue, la nature flirte avec la ville. Aussi les vastes espaces libérés– ou libérables – par l'activité portuaire sont-ils perçus comme d'inappréciables opportunités pour des usages contemplatifs de l'eau mais encore pour des opérations urbaines d'envergure. *Cité par* (Prelorenzo, 2011)

III. La perception et la représentation de l'espace public

D'après Levy et Lussault, 2003 Les sociétés aménagent leur environnement en fonction de l'interprétation qu'elles en font et vice versa ; c'est-à-dire Les perceptions et les représentations géographiques servent principalement à l'aménagement urbain. L'analyse des perceptions et des représentations à travers lesquelles les individus et les groupes d'individus « lisent les territoires », apparaît comme nécessaire pour mieux comprendre leurs pratiques. (Bailly, Ferrier, 1986, cité par (PAULET, 2002)

III.1. Perception de l'espace public

III.1.1. Définition de la perception

Selon Bailly (1977 : 31), la perception « est un processus actif qui fait appel à tous les sens de l'homme puisque les messages transformés en action agissent indirectement sur le monde réel. Mais, du fait de ses possibilités limitées, l'individu ne perçoit que partiellement et partialement le monde réel. L'information reçue par l'individu de la réalité vécue résulte d'un filtrage opéré par les sens de l'homme et les moyens de communication (Rosenblith, cité dans Bailly, 1977 : 29). Ainsi l'homme, en tant qu'être pensant, intervient dans le processus perceptif et ce, en rapport avec son milieu culturel, économique et social ».

La perception apparaît aussi comme une composante de la représentation, définie par Guérin (cité dans Gumuchian, 1991 : 6) telle « une création sociale et/ou individuelle du réel » La définition donnée par Gumuchian (1991 : 66) précise qu'une représentation est une structure cognitive et mentale relativement générale et abstraite et qu'il est possible de parler d'un modèle interne qui a pour fonction de conceptualiser le réel. Cette représentation permet de mieux cerner le lien entre perception et représentation.

III.1.2. Le processus perceptif

Est l'ensemble des moyens et des facteurs qui permettent à chaque individu de concocter des images et des représentations mentales de l'espace. On met donc ici l'accent sur trois points importants. D'une part, la perception de l'espace n'est pas la réalité géographique, tangible, mais elle est nécessaire à son appréhension : c'est un acte cognitif, permettant d'accéder à la connaissance et à la compréhension voire à l'exploitation du monde. D'autre part, la perception

s'appuie sur ce qui nous paraît réel, notre extérieur, notre environnement, pour en forger une interprétation et en concevoir une image perçue.

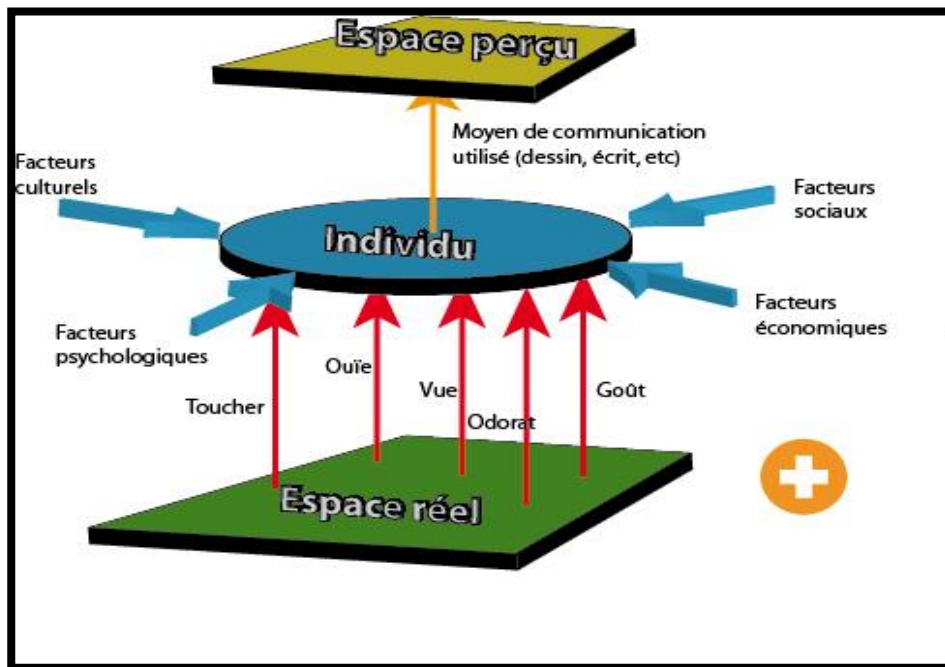


Schéma 6 : La perception de l'espace selon A. Bailly

Bailly a érigé un schéma pour mieux expliquer le processus de perception. Dans ce schéma, on voit clairement les liens entre l'espace réel, objectif et physique, et ses significations symboliques, construites à partir de lui : il y a donc bien une interaction entre la réalité et la perception.

Le schéma simplifié montre que, en partant de ce qui est réel, l'individu se construit une image mentale de la réalité, des paysages et des territoires vécus, grâce à ses connaissances, son éducation, ses valeurs, son identité, ses mémoires, ses jugements esthétiques, son appartenance sociale, ses facultés de re-mémorisation, de reconnaissances, d'interprétation et d'évaluation, et ses différents sens. Ces impressions sont construites à partir de différents filtres : culturels, sociaux, économiques et psychologiques.

III.1.3. La perception de l'espace : mieux comprendre l'espace vécu

Notons que la perception, c'est d'abord l'objet d'une expérience vécue : par définition, l'espace vécu est l'espace perçu ; on ne peut séparer le fait que l'individu vit, ou utilise, l'environnement et la manière dont il le perçoit. L'individu, dans son expérience, se construit en permanence des images de l'espace dans lequel il vit. On vit toujours dans un environnement, dans un espace donné, et c'est à partir de l'expérience dans l'espace qu'il faut aborder la question de la perception. Il est nécessaire auparavant de revenir sur les différents niveaux de lecture de

l'espace. Les psychologues ont l'habitude de différencier ce qui nous entoure en trois niveaux : le réel, l'imaginaire et le symbolique.

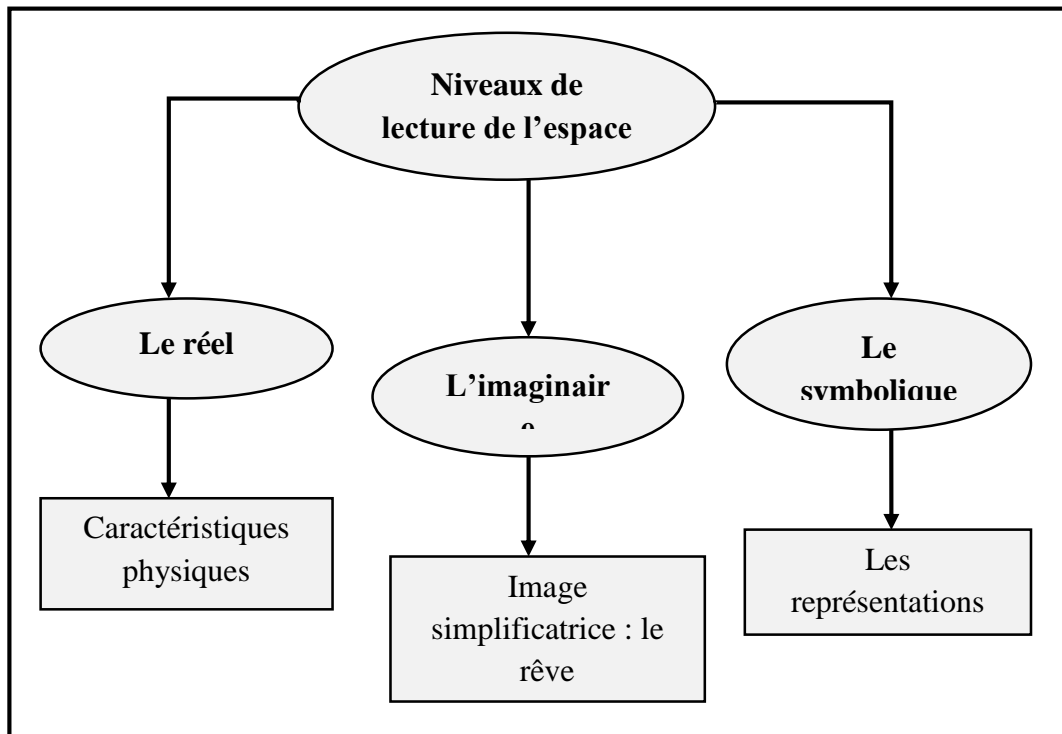


Schéma 7: Différents niveaux de lecture de l'espace. Source, auteurs ; 2017

Cette distinction de niveaux est importante pour évaluer notre perception de l'espace ; il est toujours pertinent de savoir quelle dimension on va évaluer, avec quels outils ? Est-ce l'imaginaire ? Est-ce le réel ? Le symbolique ? Les représentations ?

III.2. Représentation de l'espace public

Une représentation est une structure cognitive et mentale relativement générale et abstraite et qu'il est possible de parler d'un modèle interne qui a pour fonction de conceptualiser le réel. Cette représentation permet de mieux cerner le lien entre perception et représentation. (Gumuchian 1991, cité par Sophie DUPRÉ)

III.2.1. L'approche perceptuelle

C'est une approche qui prend en compte l'interaction entre l'homme et son environnement, elle est basée sur les perceptions des utilisateurs de l'espace et repose sur les méthodes cherchant à déterminer leurs réactions, opinions, et préférences, dont l'espace n'est pas apprécié uniquement pour son "utilité," il se charge de souvenirs et d'émotions éprouvées par l'observateur.

Kevin Lynch a été parmi les premiers urbanistes à s'intéresser à la perception de l'espace urbain. Il a approfondi la connaissance des effets psychologiques des formes et des espaces urbains, surtout sous l'aspect de l'image que l'on s'en fait, et qui permet de se repérer dans la complexité et l'immensité de la ville (Ben Ammar.A, 2011)

L'approche perceptuelle donc, s'illustre à travers l'ouvrage (*The Image of the City*, 1960) de Kevin Lynch, où il examine la qualité visuelle de la ville américaine, via ses représentations mentales chez ses habitants en comparant entre trois villes : Boston, Jersey City et Los Angeles à partir d'une série d'enquêtes sur place, et interviews menées auprès des habitants et des visiteurs. Cela permet de traiter la forme visuelle à l'échelle de la ville et présente quelques principes de composition urbaine (Lynch. K, 1979). Sa démarche tourne autour de la perception qu'ont les citoyens de leur espace.

Dans son expérimentation, Lynch a appliqué ces techniques fondamentales :

- Un enquêteur entraîné à l'observation a fait une reconnaissance systématique du terrain.
- Une entrevue en profondeur d'un petit échantillon de personnes (15 à 30) résidant dans la ville, afin d'évoquer l'image qu'elles se sont faite de leur environnement.
- Enfin, une cartographie des résultats: orientation, mémoire, configuration topologique (Hassoun.K, 2009).

Par ces entretiens, Lynch a essayé de dériver les images mentales des villes produites par les individus et les éléments constitutifs du paysage urbain. Donc le processus d'analyse perceptuelle repose sur l'image de l'environnement qui est le résultat d'une opération de va-et-vient entre l'observateur et son milieu. Dont chaque individu (observateur) crée et porte en lui sa propre image mais il semble qu'il y ait une grande concordance entre les membres d'un même groupe. Ce sont les « images collectives » qui sont des représentations mentales communes constituant l'enveloppe d'un grand nombre d'images individuelles.

On peut renforcer l'image en utilisant des moyens symboliques (les cartes), exercer l'observateur à mieux percevoir la réalité, et en agissant sur la forme de l'environnement (Lynch. K, 1979).

III.2.2. La définition de l'image mentale

D'après le dictionnaire (carnet de psycho) : Une image mentale correspond à une représentation mentale évocatrice des qualités sensorielles d'un objet absent du champ perceptif.

Une image mentale est une représentation d'un percept ou d'un concept en l'absence de leur perception. Un percept est ce qui est perçu par l'un des cinq sens sans que lui soit nécessairement associé une signification. Un concept est l'information ou l'ensemble des informations associées au percept. L'outil le plus approprié et le plus utilisé pour la représentation de l'image mentale est la carte mentale que nous allons développer ci-dessous. (Denis, 1979)

Pour arriver à représenter la perception ou l'image mentale que l'individu se fait de l'espace qu'il vit Maurice Merleau-Ponty (1945) cita « Le corps, en tant qu'il a des conduites » est cet étrange objet qui utilise ses propres parties comme symbolique générale du monde et par lequel en conséquence nous pouvons « fréquenter » ce monde, le « comprendre » et lui trouver une signification. »

III.2.3. L'outil de la carte mentale

En ce qui concerne les documents iconographiques permettant une analyse de la perception de l'espace urbain, les géographes et les urbanistes utilisent l'outil des cartes mentales. Rowntree explique à ce sujet « Les cartes mentales (connaissance spatiale) et le processus de cartographie mentale (acquisition de connaissance spatiale) constituent des matières géographiques fondamentales à tel point qu'elles ont même piqué la curiosité des chercheurs d'autres disciplines comme la cartographie, la psychologie, l'urbanisme, la sociologie et l'architecture ». (ROWNTREE, 1997)

III.2.4. Définition de la carte mentale

La carte mentale peut être définie comme la représentation organisée qu'un individu se fait d'une partie de son environnement spatial. Selon P. Merlin et F. Choay (2009)

La carte mentale est une technique graphique reflétant une réalité subjective de l'espace, Cet outil permet donc de recueillir les représentations spatiales que les individus se font de leur environnement. Ces représentations cognitives de l'espace, sont nourries de représentations mentales, ou individuelles (faisant référence au vécu, à l'expérience, à l'éducation, à la culture de l'individu) mais aussi de représentations sociales, c'est-à-dire partagées par un groupe social ou professionnel. (PAULET, 2002)

DOWNS et STEA ont définies les cartes mentales comme « des processus cognitifs par lesquels les individus transforment en image les éléments perçus de l'environnement.». Elle constitue ainsi une grille de lecture permettant de repérer l'usage d'un espace et l'adéquation entre la façon dont l'espace est aménagé et la façon dont il est utilisé.

III.2.5. Histoire

L'idée de la carte mentale a été d'abord introduite par les psychologues, dans la tentative d'étudier les modalités de la perception spatiale des individus. Les premières cartes mentales portant sur des environnements urbains ont été réalisées en Amérique du Nord ; les travaux ont ensuite été repris pour d'autres villes européennes, avec pour objectif de connaître l'image que les habitants se faisaient de leur ville, en termes de représentation. (Fischer, 1998)

En 1913, Charles Trowbridge a été l'un des premiers à faire l'hypothèse d'un lien entre la capacité de certains individus à s'orienter et se déplacer, et l'existence de « cartographie mentale » comme support de cette capacité (Gould 1984). Dans les années 1950, les travaux de K. Lynch, architecte et urbaniste, ont transformé l'apport des représentations spatiales en véritable outil d'aide à la décision pour l'aménagement urbain. Les cartes mentales ont ainsi révélé les logiques de déplacement des citadins, les limites des quartiers, mais aussi les points stratégiques de l'espace dessiné, les points de repères et de références des usagers de la ville. Ces marqueurs de l'espace, entre autres, ont été utilisés quelques années plus tard par A. Frémont pour définir la notion « d'espace vécu » (Lynch, 1960 ; Frémont, 1999).

P. Gould et R. White se sont, eux, intéressés aux images mentales des individus pouvant expliquer leurs préférences pour un lieu, une région ou un pays. G. Di Méo a par la suite conceptualisé ceci en « espace imaginé » et en « espace de vie », ce dernier étant associé à « l'espace fréquenté et parcouru par chacun avec un minimum de régularité » (Di Méo, 1998).

Dans les années 1970, la géographie culturelle, la géographie sociale et la géographie humaniste ont accordé une place première à l'analyse des perceptions – fonctions par « laquelle l'esprit se représente des objets en leur présence » (Bailly, in Di Méo, 1991) – et des représentations qui consistent en « une perception modelée par la psyché » (Piaget, Inhelder, in Di Méo, 1991).

III.2.6. Les objectifs de la carte mentale

D'après Fischer dans son rapport d'étude sur la carte mentale : les objectifs de la carte mentale sont l'identité, la signification, la structure d'un environnement, donc sous forme d'un schéma (schéma n°8) nous allons mettre en évidence ces trois composantes essentielles.

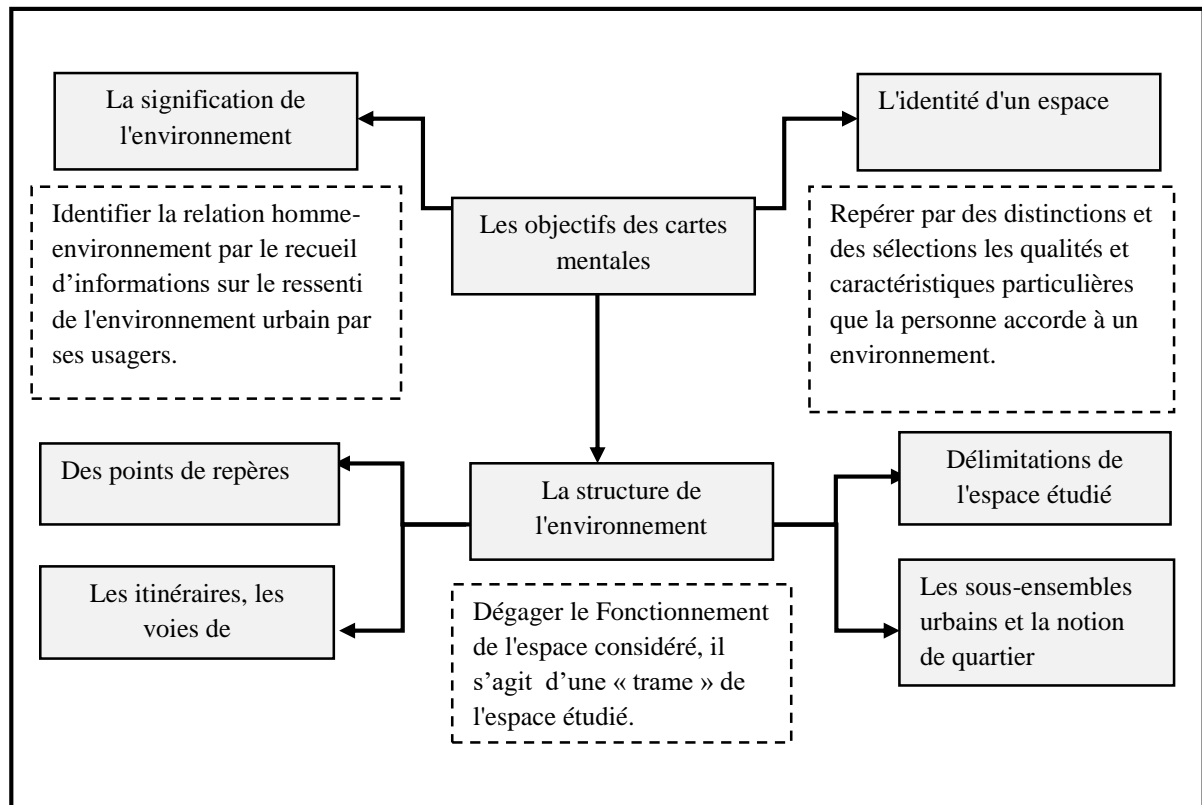


Schéma 8: Les objectifs de la carte mentale. Source, auteurs ; 2017

III.2.7. La méthode de l'exercice de la carte mentale

L'exercice de la carte mentale est constitué de deux phases essentielles

III.2.7.1. Une phase de questionnement

Au départ, une question est posée à un interviewé portant sur la perception d'un environnement, accompagnée d'une consigne essentielle : que la réponse soit exprimée par un dessin. A l'aide de papiers de plus ou moins grande dimension selon que l'on veut faire travailler individuellement ou en groupe, on demande de dessiner. Le travail doit absolument s'accompagner d'entretiens réalisés en même temps pour recueillir des informations visant à préciser ce qui est dessiné: pourquoi tel aspect a-t-il été dessiné ? A quoi cela correspond-il ? Pourquoi est-ce important pour l'interviewé ?

III.2.7.2. Une phase d'interprétation

Après le dessin vient un travail d'interprétation qui permet de voir comment la personne restitue sa perception de l'environnement et quelle signification elle en donne. Lors d'un travail de recherche on effectue généralement plusieurs cartes mentales au près d'un groupe de personnes et leur interprétation se fait par la superposition de toutes ces cartes mentales recueillies.

Néanmoins, les difficultés inhérentes à l'interprétation des cartes mentales ont toujours conduit les géographes à manier cet outil avec une extrême prudence aussi bien lors d'analyse des cartes elles-mêmes que leur mise en œuvre. Gumuchian, rappelle ainsi que « la vogue relativement récente de l'utilisation des cartes mentales en matière de recherche [...] ne peine ébauchée ».

Conclusion

Après l'apparition du mouvement « waterfront revitalisation » et à partir des années soixante la ville devient un lieu et un temps de loisirs en plein air; le port s'en trouve dès lors réinvesti d'une tradition ancrée dans les périodes préindustrielles et redevient un lieu pittoresque et de spectacle culturel. On assiste ainsi à la naissance d'un intérêt nouveau, celui des citoyens pour la mer.

Aujourd'hui, les projets d'aménagement des communes littorales sont pensés de façon globale, en prenant en compte la qualité du cadre de vie. A cet effet, des promenades urbaines au bord de la mer sont aménagées sur les digues. Cette dernière forme répond aux besoins de confort et de sécurisation ainsi qu'au souci d'esthétique paysagère.

La promenade maritime de par sa situation au bord de mer, constitue un espace public urbain particulier mais aussi très sensible en matière de conception et d'aménagement, ainsi son analyse nécessite une approche judicieuse qui permet d'appréhender la promenade au-delà de sa dimension réelle et physique, mais viser plutôt la dimension vécue et imaginaire de ses usagers, pour cela nous avons choisi de développer l'approche perceptuelle de K. Lynch qui se concrétise par l'outil de la carte mentale.

Synthèse

Pour synthétiser les deux chapitres précédents nous avons élaboré un schéma récapitulatif qui est représenté comme suit :

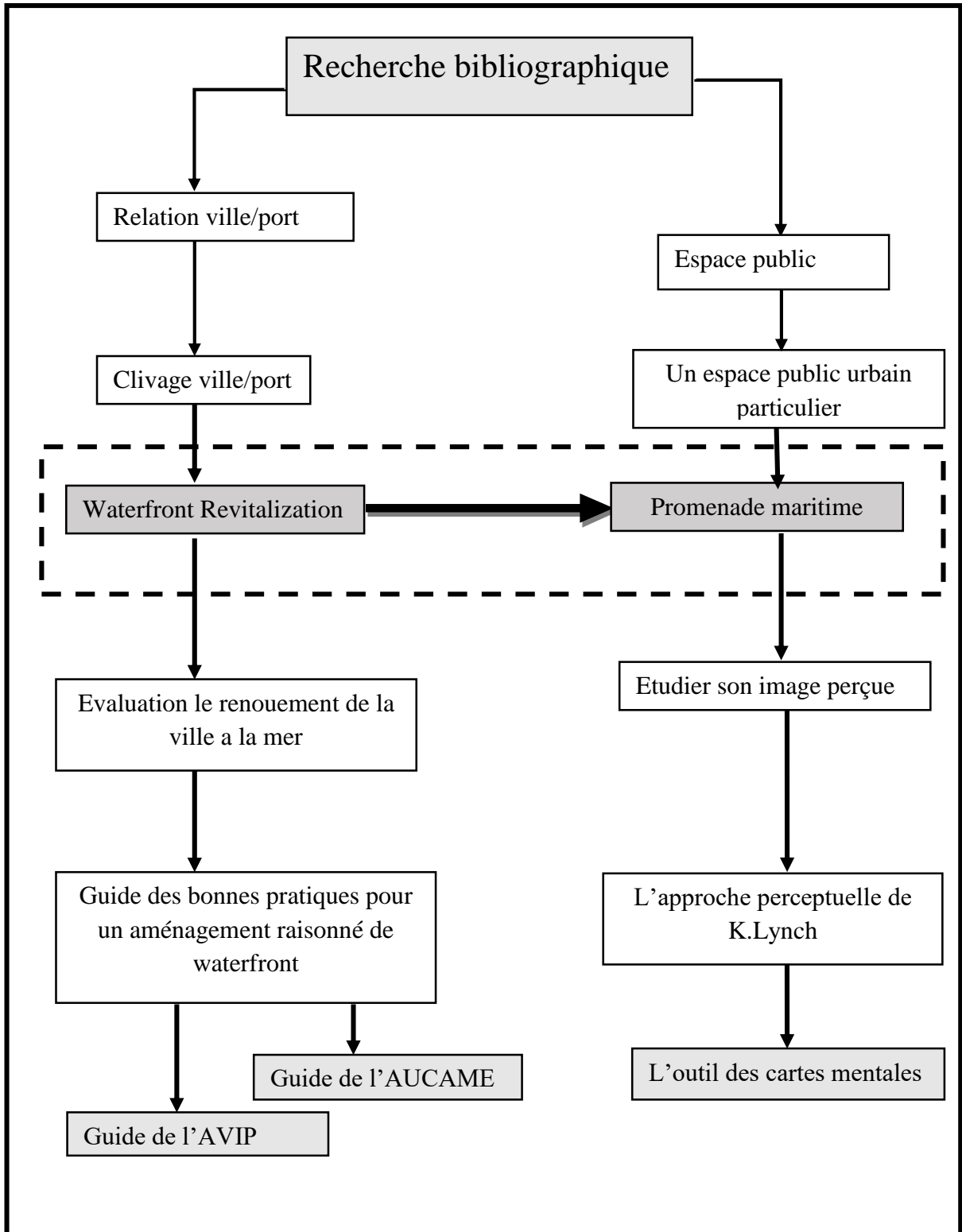


Schéma 9: Schéma récapitulatif de la recherche bibliographique. Source, Auteurs; 2017

PARTIE PRATIQUE

CHAPITRE I

Evaluation du projet front de mer de Bejaia

Introduction

Notre travail de recherche consiste à évaluer le projet de revitalisation du front de mer de Bejaia préconisé par le PDAU.

Nous avons commencé par une présentation générale du port de Bejaia et l'entreprise portuaire l'EPB puis nous avons présenté le projet du front de mer de Bejaia préconisé par le PDAU prévu pour 2025. A cet effet nous avons dessiné une carte à l'aide du logiciel SIG qui schématise toutes ces actions.

Cette carte nous a permis d'entamer l'évaluation de ce projet avec une comparaison de ses actions avec les critères dégagées dans l'étude des deux guides de bonnes pratiques en terme de revitalisation des waterfronts (l'AUCAME et l'AVIP).

I. Présentation générale du port de Bejaia

I.1. Présentation du port de Bejaia

Le port de Bejaia est un port algérien positionné au cœur de la méditerranée occidentale et au centre de la cote algérienne, situé dans la baie de la ville de Bejaia, il est consacré essentiellement au commerce international et aux hydrocarbures mais aussi au transport des passagers. Il est classé deuxième port d'Algérie en termes d'activité commerciales et présente une originalité économique.



Figure 22 : Le paysage portuaire de Bejaia. Source : www.google-image.com



Figure 23: Le paysage portuaire de Bejaia.
Source : www.portdebejaia.dz

Fiche technique	
Type	Port de commerce
Statut	Port international
Tirant d'eau	10-12m
Tonnage	86 millions de tonnes (2010)
Traffics	passagers
Activités	Passagers, marchandises, hydrocarbures
Superficie	75
Places	2eme port d'Algérie
Commune	Bejaïa

Figure 24: Fiche technique du port de Bejaia. Source : www.portdebejaia.dz

I.2. Situation Géographique

Le port de Bejaia est situé à une Latitude Nord $36^{\circ}45'24''$ et une longitude Est $05^{\circ}05'50''$. Il a une situation géographique privilégiée et constitue un relais entre l'Est et le Centre du pays, ainsi qu'une zone d'ouverture sur la mer pour l'arrière-pays.

Il dessert un hinterland important et très vaste. La ville et le port de Bejaïa disposent de dessertes routières reliant l'ensemble des villes du pays, de voies ferroviaires et d'un aéroport international, est délimité par :

- Nord : par la route nationale RN 09.
- Sud : par les jetées de fermeture et du large sur une longueur de 2 750 m.
- L'est : par la jetée Est.
- L'ouest : par la zone industrielle de Bejaïa.

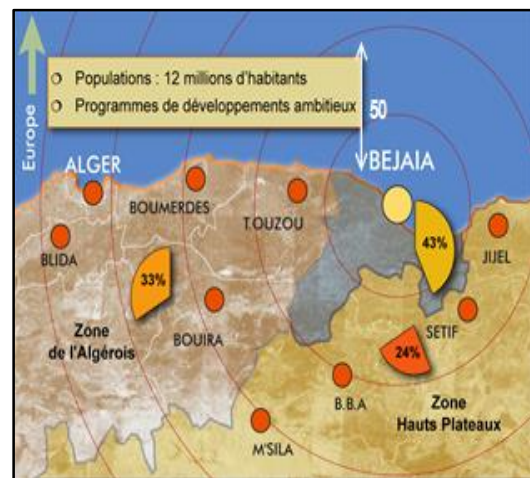


Figure 25: Situation géographique du port de Bejaia. Source : site du port de Bejaia, 2017.

I.3. Accès au port de Bejaia

Le Port de Bejaïa est accessible par un chenal extérieur large de 320 m et draguée à 13,50 m.

Les navires de marchandises générales accèdent aux bassins du vieux port et de l'arrière port par le biais de deux passes, respectivement la passe Abdelkader, large de 110 m et draguée à 12 m et la passe de la Casbah (entre le vieux port et l'arrière port), large de 125 m et draguée à 12 m.



Figure 26: Accessibilité au port de Bejaia.
Source : Auteurs; 2017.

I.4. Histoire du port



Figure 27: Ancienne photo du port de Bejaia ;
source : Association pour la sauvegarde du patrimoine.

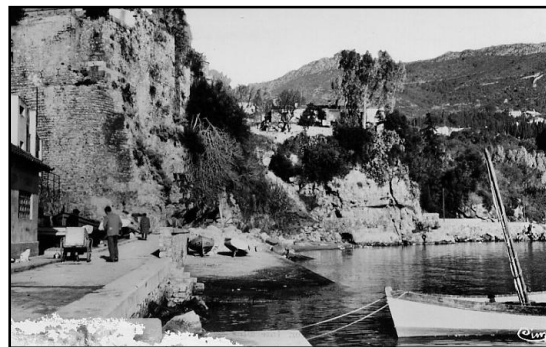


Figure 28: Ancienne photo du port de Bejaia ;
source : Association pour la sauvegarde du patrimoine.

Au cœur de l'espace méditerranéen, la ville de Bejaia possède de nombreux sites naturels et vestiges historiques, datant de plus de 10 000 ans, ainsi qu'une multitude de sites archéologiques, recelant des trésors anciens remontant à l'époque du néolithique.

Bejaia joua un grand rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen. Grâce au dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique et les avantages douaniers, Bejaia a su attirer beaucoup de puissants marchands.

Dans l'antiquité, **Amsyouen**, habitants des flans surplombant la côte, ne fréquentaient la côte que pour pêcher. Les premières nefes qui visitèrent nos abris naturels furent phéniciennes, ils y installèrent des comptoirs.

La **Saldae** romaine leur succéda, et devint port d'embarquement de blé. Ce n'est qu'au 11ème siècle que la berbère **Begaïeth**, devenue **Ennaciria**, prit une place très importante dans le monde de l'époque. Le port de Bejaia devint l'un des plus importants de la Méditerranée, ses échanges étaient très denses. L'histoire retiendra également à cette époque, que par Fibonacci de Pise, fils d'un négociant pisan, s'étendirent dans le monde à partir de Bejaia, les chiffres aujourd'hui universellement utilisés.

La réalisation des ouvrages actuels du port débuta en 1834, elle fût achevée en 1987. C'est en 1960 que fût chargé le 1er pétrolier au port de Bejaia.

I.5. Présentation de l'EPB



Figure 29: Le terminal à conteneurs de Bejaia. Source : www.portdebejaia.dz

L'Entreprise Portuaire de Bejaia est une entreprise socialiste à caractère économique ; conformément aux principes de la charte de l'organisation des entreprises, aux dispositions de l'ordonnance n° 71-74 du 16 Novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des ports maritimes. L'entreprise, réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par le susmentionné décret.

Pour accomplir ses missions, l'entreprise est substituée à l'Office National des Ports (ONP), à la Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et pour partie à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN). Elle fut dotée par l'Etat, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SO.NA.MA et de l'activité

Remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et aux fonctionnements de celles-ci.

II. Le projet de revitalisation du front de mer de Bejaia

II.1. Schéma directeur de développement du port (2015)

Selon le PDAU intercommunal : « Le port de Bejaia a fonctionné pendant des années dans une grande anarchie ou le même quai sert tantôt aux marchandises de tout genre et tantôt aux voyageurs. Il est devenu alors urgent qu'un véritable port, capable de drainer les quantités importantes de marchandises dont Bejaia est destinataire, soit réaménagé à cette effet. Ainsi la ville de Bejaia retrouvera sa vocation de comptoir commercial. »

Suite à cette situation l'EPB a élaboré le schéma de développement à long terme 2025 qu'a inscrit le port de Bejaia permettra sans doute de renforcer les capacités commerciales du port et améliorer ses performances logistiques réinventer et d'accroître son efficacité dans la chaîne logistique de transport, il contribuera ainsi à la compétitivité de ses clients en fournissant des services efficaces couvrant leurs besoins en transport maritime, terrestre.

II.2. Les directives du projet front de mer de Bejaia selon le PDAU

L'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB), considérée comme l'un des plus grands pans économiques de la région, agissant par anticipation a déjà réalisé d'importants investissements (notamment le Terminal à conteneurs) et elle a élaboré un plan de développement pour 2025.

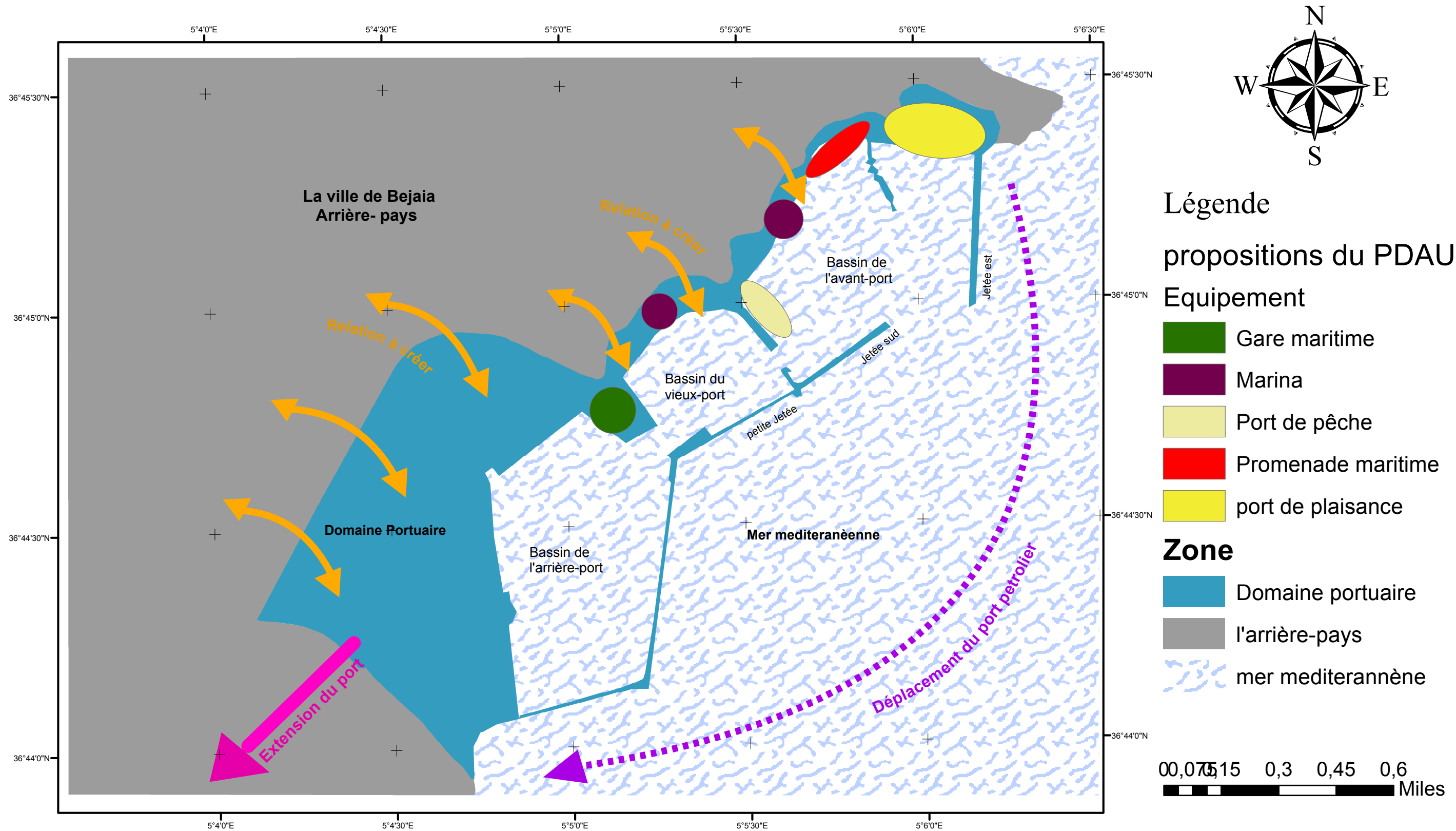
Objectif : réaliser un aménagement raisonné du territoire qui privilégie l'intérêt collectif sur les intérêts particuliers, qui tienne compte des économies d'énergie, de la protection des ressources et des milieux, de la satisfaction des besoins des populations en quête de bien-être ou de mieux-être.

- Récupérer l'espace compris entre la voie ferrée et le port proprement dit, le rendre à la ville et le doter des aménagements adéquats pour devenir un véritable pôle structurant de la ville et un espace qui rétablisse la relation entre la ville et la mer.
- Prolongement de la zone portuaire vers le complexe Cevital et Sonatrach.
- Le port de marchandises sera agrandi à l'extérieur de la jetée et jusqu'à l'embouchure de la Soummam.

- A long terme, le port de Bejaia doit voir son extension s'étendre bien au-delà de l'embouchure de la Soummam, pour atteindre la limite de l'aéroport de sorte à créer une zone de fret où le bateau le train et l'avion s'échangent des marchandises.
- Le vieux port de Bejaia, sera réaménagé en port de plaisance dans la même continuité que le tronçon de la brise de mer, situé entre le tunnel Sidi Abdelkader et le port pétrolier. Toutefois, il faut y aller avec prudence dans la mesure où un port de plaisance vient compléter une dynamique existante en matière d'hôtellerie de luxe, de villas résidentielles, de casinos, boîtes de nuits, de golf, de parcs naturels et de loisirs... qui attirent une clientèle riche possédant yachts, bateaux de plaisances, voiliers et autres embarcations.
- Création de deux marinas, une gare maritime et une promenade au bord de la mer.

Afin de schématiser les recommandations précédentes, nous avons dessiné la carte suivante à l'aide du logiciel SIG, sous forme d'un schéma de structure contenant toutes les actions citées dans le PDAU.

Le projet de revitalisation du front de mer de Bejaia



II.3. Evaluation du projet de front de mer de Bejaïa avec les guides des bonnes pratiques

L'évaluation du projet de revitalisation du front de mer de Bejaia consiste à faire une comparaison en profondeur de ses actions avec les critères dégagés dans l'étude des deux guides de bonnes pratiques (l'AUCAME et l'AVIP)

Afin de mieux organiser notre travail de comparaison nous avons classé toutes les données de l'évaluation dans le tableau suivant :

Les principes du guide des bonnes pratiques	Définition selon les guides de bonnes pratiques	Le projet front de mer de Bejaia
Etude du site	<p>C'est une étude détaillée qui doit se faire avant de commencer le réaménagement d'un site, afin de comprendre ses spécificités, cette étude prend en compte les éléments physiques du site tel que : La topographie, La forme du front d'eau, La géographie urbaine ainsi que le positionnement du site à reconvertir par rapport à l'ensemble de la ville mais aussi de l'agglomération, de la région...</p> <p>Sans oublier l'identité du site (culturelle, sociale...) et l'imaginaire qu'il suscite chez les habitants et les étrangers.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Avant d'amorcer l'opération de réaménagement du front de mer Bejaia, le PDAU a d'abord procédé à l'étude du site afin de mieux connaître ses caractéristiques physiques tel que sa topographie, la forme de son front d'eau, la géographie urbaine, et son positionnement.• En revanche, il a négligé l'histoire du quartier portuaire qui est marqué par un patrimoine architectural abondant.
La remaritimisation	<p>Il s'agit de faire renaître le caractère maritime de la frange littorale urbaine, cette remaritimisation se présente sous deux formes :</p> <ul style="list-style-type: none">• « Remaritimisation musée » : une mise en scène du passé portuaire. Pour cela on met en valeur les vestiges d'un passé maritime (bitte d'amarrage, silo, grue...)• « Remaritimisation vraiment maritime » : il s'agit plutôt de favoriser la réutilisation de l'eau comme activité et donc du front d'eau comme un support à ces mêmes activités.	<ul style="list-style-type: none">• Injection de plusieurs activités de loisirs balnéaires : promenade, marinas, port de plaisance, gare maritime.• Optimisation du projet pour une remaritimisation vraiment maritime, ce qui prouve sa volonté de renouer la ville et le port, cependant il y a un manque dans la réflexion de l'ensemble comme un aménagement global et cohérent du front de mer.
Le caractère urbain	<ul style="list-style-type: none">• Pour ce principe il s'agit de créer un véritable quartier de la ville, un quartier de vie. La mixité des fonctions (logements, emplois, commerces, culture, loisirs...) est donc recherchée, ainsi qu'une certaine mixité sociale, souvent plus difficile à atteindre mais essentielle pour éviter la gentrification du quartier.• Mais pour que le nouveau site devienne un véritable quartier de la ville il faut aussi réfléchir sur les liens que ce quartier peut entretenir avec le reste de la ville.	<ul style="list-style-type: none">• Une zone touristique destinée à une clientèle aisée, dotée de fonctions diverses : commerces, logements, loisirs, culture...• La mixité fonctionnelle est projetée, la mixité sociale quant à elle peine à se trouver une place, ce qui risque d'entraîner le phénomène de gentrification du quartier portuaire.• Mis à part le projet du tramway prévu pour la ville, le PDAU ne préconise pas d'autres modes de transport pour relier cette zone au reste de la ville ce qui peut engendrer son isolement.

L’environnement	La protection de l’environnement s’est manifestée sous différentes formes : Tout d’abord en mettant en place des politiques visant prioritairement l’arrêt des grands travaux de remblayage modifiant la ligne de côte et l’amélioration de la qualité de l’eau dans les ports. Ensuite en créant des liens et organisant des opérations de sauvegarde et de valorisation des espaces environnementaux souvent situés à proximité des sites à revaloriser.		<ul style="list-style-type: none">• Le projet ne s’inscrit pas dans une démarche du développement durable qui est un principe essentiel pour la durabilité de tout projet touristique.• La délocalisation du port pétrolier et sa reconversion en port de plaisance, une opération de dépollution et d’amélioration de la qualité de l’eau dans le port est plus que nécessaire, en injectant des structures spécialisées dans la protection de l’environnement marin.
La concertation avec les habitants	<ul style="list-style-type: none">• La concertation permet de sensibiliser les habitants et de mesurer leurs envies. On remarque souvent que dans la plupart des villes portuaires on fait recours à la concertation afin de ne pas créer un espace en décalage avec les aspirations des habitants.• Dans les décisions de l’aménagement l’implication de l’habitant est de plus en plus nécessaire voire incontournable lors de l’élaboration de tous projets, ce qui fait de lui un partenaire à part entière avec qui il faut composer.		<ul style="list-style-type: none">• La phase de la concertation avec les habitants qui est si importante a été faite d’une manière formelle.• Ce projet une fois achevé risquerait de s’imposer et non de servir les loisirs tant attendus par les habitants de la ville de Bejaia. Puisqu’il a été repris textuellement du schéma directeur de développement du port, visant à la satisfaction des attentes économiques de l’EPB que celles des habitants.
La réversibilité	La revalorisation d’un waterfront s’inscrit dans des durées assez longues, dix, vingt, trente ans. La société a eu le temps d’évoluer, d’avoir de nouveaux besoins et la ville ne cesse de changer. Il est donc nécessaire que le projet soit adaptable lors de sa constitution, mais aussi plus tard dans sa réalisation. Un degré de liberté est préservé pour permettre des alternatives spatiales et fonctionnelles.		<ul style="list-style-type: none">• Ce projet de revitalisation du front de mer de Bejaia, se présente sous forme d’un plan figé dans le PDAU, prévu pour le long terme ; mais qui n’est pas pensé pour s’adapter au fil du temps , ce qui ne donne pas une liberté à d’éventuelles modifications dans le .
La promotion-valorisation-animation	Ce principe incite les villes portuaires à attribuer des fonctions valorisantes, qui participent à redonner une image à la ville toute entière, à son agglomération, voire même à toute une région. Ces fonctions peuvent être économiques, culturelles, touristiques. La promotion, valorisation, animation doit se poursuivre après la réalisation du projet pour assurer sa pérennité.		Pour ce principe nous avons constaté un besoin pour changer d’échelle afin de zoomer sur des projets réalisés, il sera appuyé par un autre guide concrétisé par l’AVIP qui a pour titre <i>Comment dynamiser et animer les waterfronts ?</i> qui se compose lui-même en cinq principes :
	a- Développer les usages temporaires des bâtiments ou des espaces disponibles	Pour redonner de la vie, les villes portuaires peuvent induire la présence d’équipements ou d’espaces en attente de réaffectation qui sont susceptibles de nuire à la qualité de l’ensemble du site et des équipements déjà implantés en leur affectant des fonctions qui va les rendre plus attractifs et dynamiques ces endroits peu fréquentés et combler ces lacunes dans un aménagement plus global.	Ce projet prévu pour le long terme ne prévoit pas une stratégie d’usage temporaire pour les bâtiments importants aujourd’hui laissés pour mort tel que fort Sidi Abd el Kader en lui affectant une fonction touristique et culturelle qui aurait pu permettre d’attirer population et visiteurs sur les sites d'interface ville/port en redéveloppement et participera aussi au développement économique de la ville.

	b- Jouer la carte de la symbolique architecturale	Le recours à une architecture emblématique pour les nouveaux bâtiments se multiplie à l’interface ville/port, en osant les formes dynamiques, en faisant le choix de l’originalité, les villes portuaires peuvent susciter la curiosité des visiteurs et dynamiser leurs espaces d’interface en y créant des repères à l’identité affirmée.	<ul style="list-style-type: none">• Le seul bâtiment de ce projet front de mer qui est réalisé aujourd’hui est la gare maritime de Bejaia, se trouvant au milieu d’un patrimoine architectural qui est le POS de l’ancienne ville.• la gare maritime s’impose par son style moderne et écrase l’identité et la culture immédiate de l’endroit.
	c- Mettre en valeur et scénariser les aménagements et les espaces	Pour sortir les villes portuaires d’une image industrielle souvent négative. Ils permettront de mettre en valeur les projets, de leur donner de nouvelles dimensions et proposer de nouvelles lectures des espaces. En jouant avec les lumières, les couleurs, les matériaux dans la compositions architecturale des bâtiments et des espaces publics existants ou nouveaux.	<ul style="list-style-type: none">• Volonté de mise en valeur des espaces portuaires existants.• La marginalisation du patrimoine architectural présent aux abords du quartier portuaire tel que : la porte sarrasine, le fort Sidi Abd El Kader, la façade maritime réalisée à l’époque française.
	d- Choisir les sites d’implantation des terminaux passagers et soigner leur liaison avec les centres urbains	La qualité des liaisons entre les terminaux passagers et la ville sera essentielle pour la valorisation touristique et la création de valeur ajoutée. Les terminaux passagers peuvent être des constructions totalement nouvelles ou être aménagés dans des bâtiments portuaires réaffectés.	<ul style="list-style-type: none">• La gare maritime de Bejaia en cours de réalisation ne se présente pas comme un projet structurant qui va relier la ville à la mer mais comme un projet ponctuel qui répondra aux objectifs économiques de l’EPB.
	e- Créer des parcours de promenade	Les parcours de promenades sont créés non seulement pour animer le waterfront, mais aussi pour reconnecter la ville à son port. L’intégration d’itinéraires de promenade dans les projets ville/port est à la fois un outil pour dynamiser des espaces requalifiés et pour offrir des perspectives sur la ville et le port.	<ul style="list-style-type: none">• Une promenade est aménagée à cet effet sur le front de mer de Bejaia par l’EPB, c’est la promenade Leonardo Fibonacci, son impact sur la ville va faire l’objet d’étude de notre travail de recherche.

Tableau 1: Tableau d’évaluation du projet front de mer par comparaison avec les bonnes pratiques. Source : Auteurs ; 2017.

Conclusion

Les villes portuaires occidentales ont connu « Waterfront revitalization » qui est un mouvement de réaménagement des fronts d'eau est également appelé 'la recomposition ville-port', car il vient après une période de distanciation entre ville et port, 'un clivage' enclenché par la révolution industrielle. Ce mouvement ne vise pas uniquement le recyclage du foncier des territoires portuaires délaissés, mais aussi comme un moyen de recentrage, de remodelage pour moderniser la ville portuaire.

Cependant pour certaines villes notamment les villes portuaires du tiers monde et à cause de leur retard accumulé dans le passé, continuent à vivre ce clivage ville/port comme c'est le cas pour la ville de Bejaia. Ce phénomène est considéré comme un effet nuisible qui dégrade la ville portuaire. En vue de remédier à cette situation, l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) a prévu un Schéma directeur de développement du port qui en plus d'adapter le port aux nouvelles exigences techniques, économiques, et opérationnelles ; il préconise également de nouveaux aménagements sous forme d'une zone de loisirs au niveau du port pétrolier dont l'objectif est de rendre le port à la ville.

Dans ce premier chapitre, notre travail de recherche est porté sur l'évaluation du projet de revitalisation du front de mer de Bejaia préconisé par le PDAU, Pour ce faire nous avons effectué une comparaison de ses actions avec celles dégagées dans l'étude des deux guides de bonnes pratiques (l'AUCAME et l'AVIP) déjà expliqués dans le premier chapitre de la partie théorique.

Dans la comparaison avec les deux guides de bonnes pratiques nous avons constaté en premier lieu que pour faire l'étude du site, le projet de revitalisation du front de mer de Bejaia n'a pris en compte que les éléments physique du site à savoir la topographie, la forme du front d'eau et son positionnement mais il a négligé le caractère social et culturel du lieu (patrimoine architectural mémorable et l'histoire de la ville) ainsi que le caractère environnemental et sa protection qui est la clé de la durabilité de tout aménagement touristique.

Par l'injection de plusieurs activités de loisirs balnéaires ce projet s'optimise pour une remaritimisation vraiment maritime, ce qui témoigne sa volonté de renouer la ville et le port, cependant il y a un manque dans la réflexion de l'ensemble comme un aménagement global et cohérent du front de mer.

Dans ce type de réaménagement le caractère urbain est recherché, il s'agit de relier le port à son arrière-pays, et dans notre cas d'étude deux points essentiels (la mobilité et la mixité sociale) sont laissé en marge par ce projet qui engendrera certainement la persistance du

phénomène clivage ville-port c'est-à-dire que cibler la satisfaction d'une catégorie aisée notamment les touristes causera un désintéressement des habitants de la ville vis-à-vis de ce projet. Aussi l'insuffisance du raccordement du projet à son arrière-pays par différents réseaux de transport et la fluidité de l'aménagement causera le désenclavement du port.

Nous avons ensuite constaté que la phase de la concertation avec les habitants qui est si importante a été faite d'une manière formelle, et ce projet une fois achevé risque de s'imposer et non de servir les loisirs tant attendus par les habitants de la ville de Bejaia.

La création d'une promenade balnéaire et de la gare maritime de Bejaia témoigne une volonté de revitalisation du front d'eau pour la ville mais son insertion imprudente dans le quartier portuaire marqué par l'histoire et chargé d'un patrimoine architectural abondant ; ce patrimoine même qui aurait pu constituer un atout d'attractivité touristique par excellence à travers l'injections d'actions valorisantes, se retrouve aujourd'hui écarté ce qui risque d'entraîner la méconnaissance et voire même la disparition de la culture et l'identité du lieu.

Enfin, ce projet est irréversible, en effet se présentant comme un plan il ne permet pas d'éventuels changements ou transformation à travers le temps car d'ici 2025 la ville aura évolué et aura d'autres exigences et attentes.

Après cette comparaison nous concluons que le projet front de mer de Bejaia dégage certes une volonté de renouer une relation ville/mer, cependant nous avons constaté d'une part que les actions adoptées ne sont pas suffisantes voire même timides pour leur attribuer le caractère d'opération waterfront, d'une autre part, le projet ne prend pas en considérations la plupart des critères d'évaluation des bonnes pratiques qui assurent le bon résultat des expériences waterfronts étrangères donc ne pourra pas renouer la relation-port.

CHAPITRE II

Perception de la promenade maritime

L. FIBONACCI chez les citadins

Introduction

Dans ce deuxième chapitre nous nous sommes intéressés à un tronçon déjà réalisé du projet front de mer de Bejaia, il s'agit de la promenade L.Fibonacci, un espace balnéaire dédié à la promenade, la détente et la contemplation de la mer. Cette promenade semble beaucoup plus fréquentée par les touristes de la période estivale que par les citoyens de la ville, ce qui a attiré notre attention et nous nous sommes intéressés plus précisément à son image et la perception qu'ont les citoyens de cette promenade.

Nous avons donc effectué une enquête sur terrain avec l'approche perceptuelle dont l'outil d'investigation est la carte mentale. D'abord nous avons commencé notre recherche par une visite sur site afin de comprendre son fonctionnement puis la collecte des cartes mentales auprès des habitants de la ville, puis nous les avons analysées, superposées puis interprétées afin d'obtenir une image globale de la ville.

I. Présentation générale du site d'étude

I.1. Le choix du site

Notre travail de recherche se divise en deux parties la première qui est à l'échelle d'un projet urbain qui se porte sur la revitalisation du front de mer de Bejaia prévu pour 2025 dont plusieurs tronçons sont déjà en cours de réalisation, la deuxième se réduit à l'échelle d'un espace public maritime qui s'inscrit dans le cadre général de ce projet, pour ce faire nous avons donc choisi le cas de la promenade LÉONARDO FIBONACCI de Bejaia à cause des raisons suivantes :

- Elle constitue le seul tronçon réalisé du projet front de mer de Bejaia.
- Elle est l'un des plus importants espaces publics fréquentés par les citoyens et les visiteurs de la ville.
- Elle se présente comme la seule promenade maritime urbaine qui se trouve à la ville de Bejaia destinée à la détente, la contemplation de la mer, la promenade et le loisir des citoyens de la ville.
- Elle est très animée en période estivale mais peu fréquentée en période d'hiver.

I.2. Présentation de la promenade Leonardo FIBONACCI

La Brise de mer est un espace public au bord de la mer, baptisé Promenade Léonardo Fibonacci, du nom de l'illustre mathématicien italien qui a séjourné dans la ville au XII^e siècle. Elle se situe au pied de l'ancienne ville et à proximité de la zone urbaine de Bejaia.

Ce site nouvellement acquis par l'EPB de Bejaïa situé non loin du port pétrolier, a bénéficié d'un important programme d'aménagement qui a agréablement changé sa physionomie. C'est une plate-forme qui s'étale sur une largeur moyenne de 70 m et sur une longueur d'environ 600 m, allant du

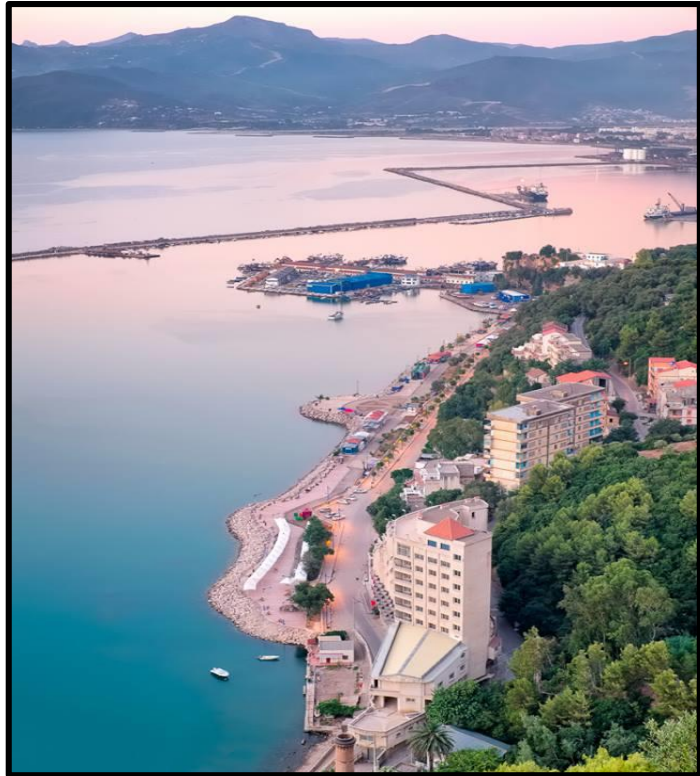


Figure 31: La promenade dite " la brise de mer". Source : photographe Bouanani Rachik.

port de pêche au port pétrolier. C'est sur celle-ci que se sont construits les locaux abritant les différents commerces.

Cette place maritime offre de belles vues sur la grande bleue et procure une certaine fraîcheur en période de chaleur et elle est très animée surtout en saison estivale, durant la journée cette place offre le choix à ses visiteurs, entre se promener à pieds le long de la rive, s'asseoir sur les rochers et contempler la mer ou pour pêcher à la canne quelques poissons, ou encore manger un morceau dans les différents restaurants et cafétérias qui existe sur place.

Malgré l'importance de cet endroit, tous les efforts fournies pour son aménagement et les avantages qu'il présente, le projet de la place dite la brise de mer est toujours très critiqué en matière, d'accessibilité au site et de manque de sécurité, de son aménagement inadéquat et dans la plupart du temps l'échec des événements culturels organisés dessus.

I.1. Evolution de l'aménagement de la promenade Leonardo FIBONNACCI

L'aménagement de la promenade Leonardo Fibonacci a duré plusieurs années (2004/2015) à cause notamment de la difficulté de la réalisation de la plate-forme qui a été entièrement construite sur l'eau, à chaque période la plate-forme s'étant un peu plus vers le port pétrolier, dans le but d'acquérir la place de ce dernier et d'en faire un port de plaisance.

Les images suivantes illustrent l'extension de la plate-forme de la brise de mer et les aménagements apportés à chaque période.



Figure 32: vue quick-bird de la promenade L.Fibonacci. Source : Google Earth ; 2004.



Figure 33: Vue quick-bird de la promenade L.Fibonacci. Source : Google Earth ; 2006.



Figure 34: Vue quick-bird de la promenade L.Fibonacci. Source : Google Earth ; 2009.



Figure 35: Vue quick-bird de la promenade L.Fibonacci. Source : Google Earth ; 2015.

I.3. Notre visite du site d'étude

Afin d'appréhender notre site d'étude et de comprendre son fonctionnement nous avons effectué une visite de notre site d'étude, nous avons consacré une journée entière à l'observation de la promenade.

D'abord nous avons commencé par repérer les lieux, ensuite prendre des notes de tous les points qui ont attiré notre attention qu'ils soient positifs ou négatifs, puis nous avons interprété nos idées sous forme d'un croquis à l'aide d'un logiciel de dessin, pour essayer de comprendre les éléments qui composent la promenade.

Enfin, nous avons pris des photos de tous les éléments qui nous ont semblé importants à savoir l'accès au site, le parcours de la promenade, les services, le mobilier urbain sur place, le paysage maritime, le port pétrolier...etc.

Le croquis suivant ci-dessus explique notre compréhension du fonctionnement et des différentes composantes de la promenade dite « brise de mer ».

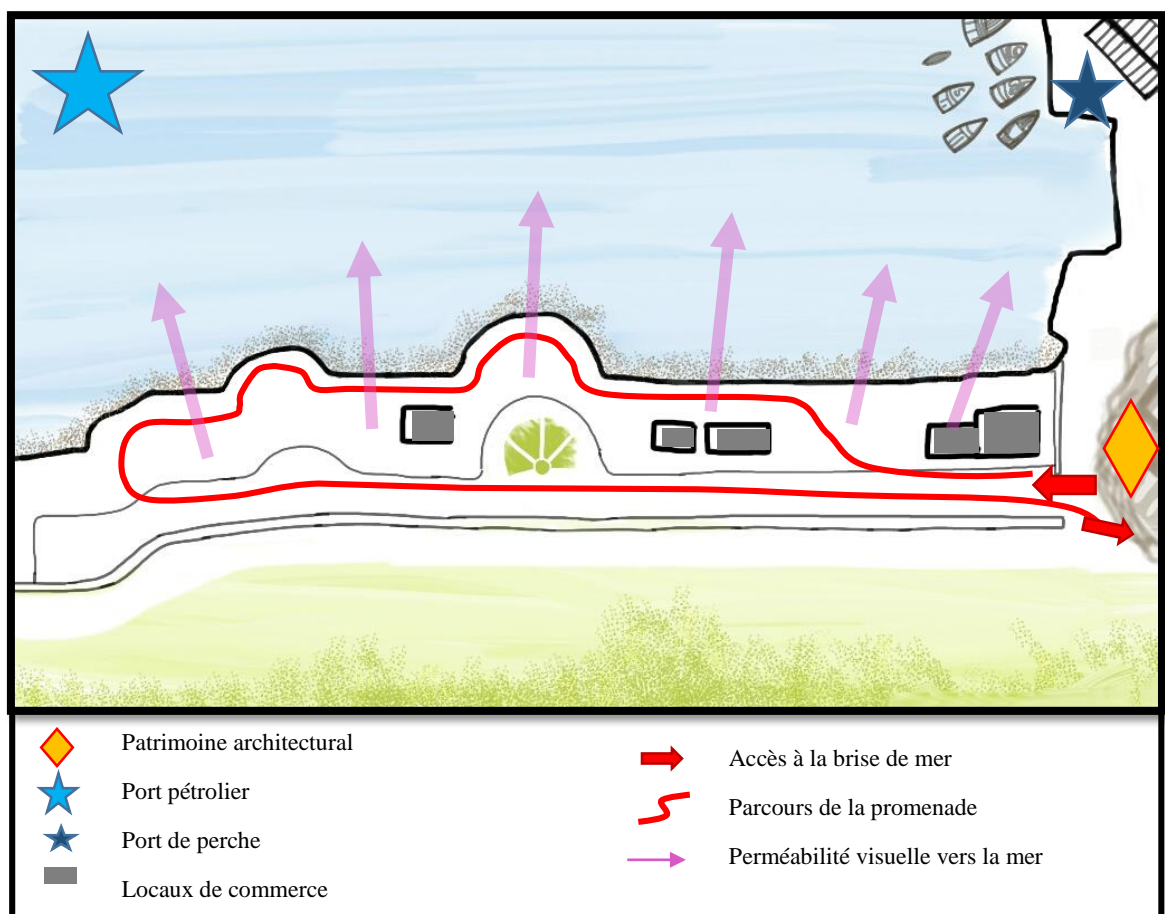


Figure 36: Croquis de la promenade "brise de mer". Source : Auteurs ; 2017.

II. Perception de la promenade L.Fibonacci

Introduction

Notre travail de recherche consiste en une investigation sur terrain dans le but d'évaluer la perception de la promenade Leonardo Fibonacci chez les habitants de la ville de Bejaïa, cette enquête se base sur l'approche perceptuelle de K. Lynch, concrétisé par l'outil des cartes mentales destinés aux citadins de la ville, qui permettent de mieux appréhender leurs appréciations de cet espace ainsi que d'autres enquêtes sous formes d'interviews avec les acteurs et les intervenants responsables de la création, l'aménagement et la gestion de cette promenade.

L'analyse des données recueillies par des interviews et les cartes mentales qui ont été traitées, sont ensuite interprétées pour arriver à l'objectif de notre recherche.

II.1. L'approche perceptuelle

C'est l'approche que nous avons utilisé dans notre quête de l'image de la promenade L.Fibonacci chez les citadins de la ville. Cette approche est développée par l'urbaniste K. Lynch dans son travail sur l'image et la perception de l'espace urbain, elle prend en compte l'interaction entre l'homme et son environnement, elle est basée sur les perceptions des utilisateurs de l'espace et repose sur les méthodes cherchant à déterminer leurs réactions, opinions, et préférences, dont l'espace n'est pas apprécié uniquement pour son "utilité," il se charge de souvenirs et d'émotions éprouvées par l'observateur.

II.2. L'outil d'investigation

L'outil le plus pertinent pour appréhender une recherche dans le cadre de la perception de l'espace urbain est l'outil iconographique de la carte mentale. Cet outil est une technique graphique reflétant une réalité subjective de l'espace qui permet de recueillir les représentations spatiales que les individus se font de leur environnement.

Ces représentations cognitives de l'espace, sont nourries de représentations mentales, ou individuelles (faisant référence au vécu, à l'expérience, à l'éducation, à la culture de l'individu) mais aussi de représentations sociales, c'est-à-dire partagées par un groupe social ou professionnel.

II.3. L'échantillon de l'enquête

Pour sélectionner l'échantillon nous avons suivi la méthode de K. Lynch utilisé dans son approche perceptuelle ou il cite dans son livre *The image of the city* « Une entrevue en profondeur d'un petit échantillon de personnes (15 à 30) résidant dans la ville, afin d'évoquer l'image qu'elles se sont faite de leur environnement ».

Les personnes interviewées dans le cadre de notre enquête constitue un échantillon de trente personnes choisi d'une manière aléatoire que nous avons rencontré in situ auprès desquels nous avons effectué une entrevue en profondeur, afin d'évoquer l'image qu'elles se sont faite de la promenade de Leonardo Fibonacci.

II.4. Le déroulement de l'enquête

II.4.1. Phase de questionnement

La collecte des cartes mentales

Cette phase nous a pris six jours au total, nous nous sommes fixé de collecter cinq cartes mentales pour chaque journée, nous avons démarré notre collecte de cartes mentales avec seulement des feuilles blanches et des crayons puis nous avons commencé à approcher les gens avec tact en leur expliquant le plus clair possible comment représenter leurs perception avec un dessin sous forme une carte mentale.

Le temps que nous avons passé avec chaque personne varie entre 10 à 30 mn car il dépend de sa compréhension de l'outil mais aussi de sa capacité à représenter ses idées sous formes de dessin.

Afin de comprendre les dessins sur les cartes mentales nous avons accompagné chaque carte d'une petite entrevue avec la personne concernée ou bien nous leur avons demandé de mentionner quelque commentaires sur l'image.

Après la collecte de nos cartes mentales nous les avons analysés afin de ressortir avec une image globale de la promenade Leonardo Fibonacci.

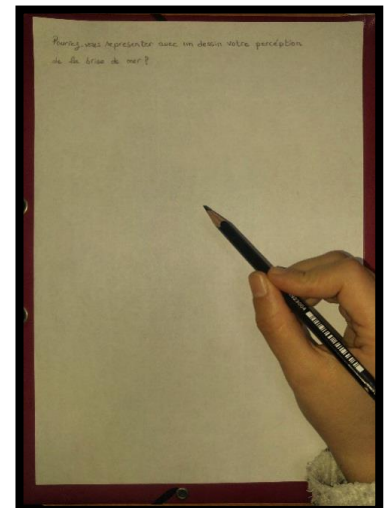


Figure 37: Collecte des cartes mentales. Source : Auteurs ; 2017.

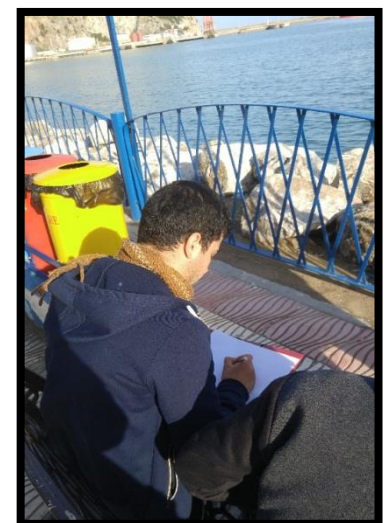


Figure 38: Collecte des cartes mentales. Source : Auteurs ; 2017.



Figure 39: Collecte des cartes mentales.
Source : Auteurs ; 2017.



Figure 40: Collecte des cartes mentales.
Source : Auteurs ; 2017.

II.4.2. Phase d'interprétation

II.4.2.1. Lecture des cartes mentale

Dans un premier temps nous avons essayé de comprendre le contenu de chaque carte mentale, d'abord en nommant chaque élément dessinés puis nous les avons groupés dans des catégories par exemple : la catégorie des services : petits restaurants, cafeterias, WC publiques et les postes de sécurités

II.4.2.2. Superposition des cartes mentales

La superposition consiste à repérer les catégories qui se répètent dans chaque carte mentale et les grouper encore une autres fois sous formes de critères de classement, c'est par rapport à ces critères que nous allons analyser puis interpréter les cartes mentales.

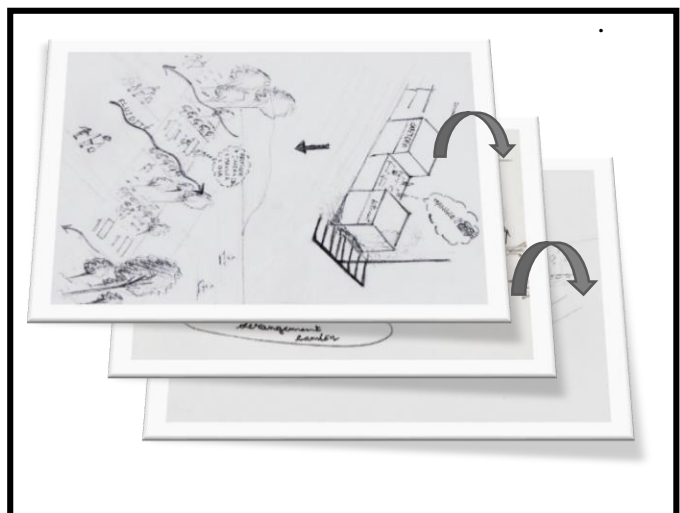


Figure 41: Superposition des cartes mentales.
Source : Auteurs ; 2017.

II.4.2.3. Grille d'analyse

Pour constituer notre grille d'analyse nous avons utilisé les critères d'analyse déjà décelé dans la précédente phase, nous avons calculé le nombre de personnes ayant évoqué ce critère dans leurs dessins, puis pour chaque nombre nous avons établie des pourcentages par rapport au nombre générale des personnes interviewés.

Lors de notre calcul nous avons constaté que plusieurs de ces critères sont perçus de manières différentes chez les gens y auna qui les considèrent comme aspects négatifs et d'autres comme positifs ; notre grille d'analyse contient donc les critères d'analyse selon les aspects négatifs et positifs.

II.4.2.4. Interprétation des résultats des images mentales

Les critères soulevés à la fin de l'interprétation des résultats de notre enquête sont classés comme suit :

classification	Critères	Nombre de voix (/30)	Nombre de voix en %	
1	Promenade au bord de mer	13	46.5 %	+
2	Patrimoine maritime	11	40 %	+
3	Nuisances (visuelle/sonore)	09	32 %	-
4	clôture	8	28.5 %	-
		2	7 %	+
5	Nature	8	28.5 %	+
6	services	6	21 %	-
		2	7 %	+
7	Mobilier urbain	6	21 %	-
8	Accès/accessibilité	6	21 %	-
9	loisir	5	18 %	+
10	Activités/animation	5	18 %	-
11	Patrimoine architectural	4	14 %	+

Tableau 2: Tableau de classification des résultats. Source : Auteurs ; 2017.

Lors de l'interprétation des données nous avons constaté que les critères dégagés se divisent en deux catégories distinctes, d'une part nous avons des critères jugés positifs, appréciés par les personnes interrogées, et d'une autre part des critères négatifs, jugés ainsi parce que selon eux ça constitue des éléments repoussants.

La première catégorie

On y trouve les critères positifs tels que la promenade au bord de la mer, le patrimoine maritime, la clôture (mentionnée ici comme mesure de sécurité), la nature, les services, le loisir et enfin le patrimoine architectural.

La deuxième catégorie

Comportant les critères négatifs, notamment les nuisances (sonores et visuelles), la clôture (dans ce cas représente un obstacle réduisant le contact direct avec la mer), les services, le mobilier urbain, l'accès et l'accessibilité, et en dernier lieu l'activité et l'animation.

Afin de mieux comprendre le tableau précédent nous avons traduit toutes ses données en histogramme sur la figure suivante :

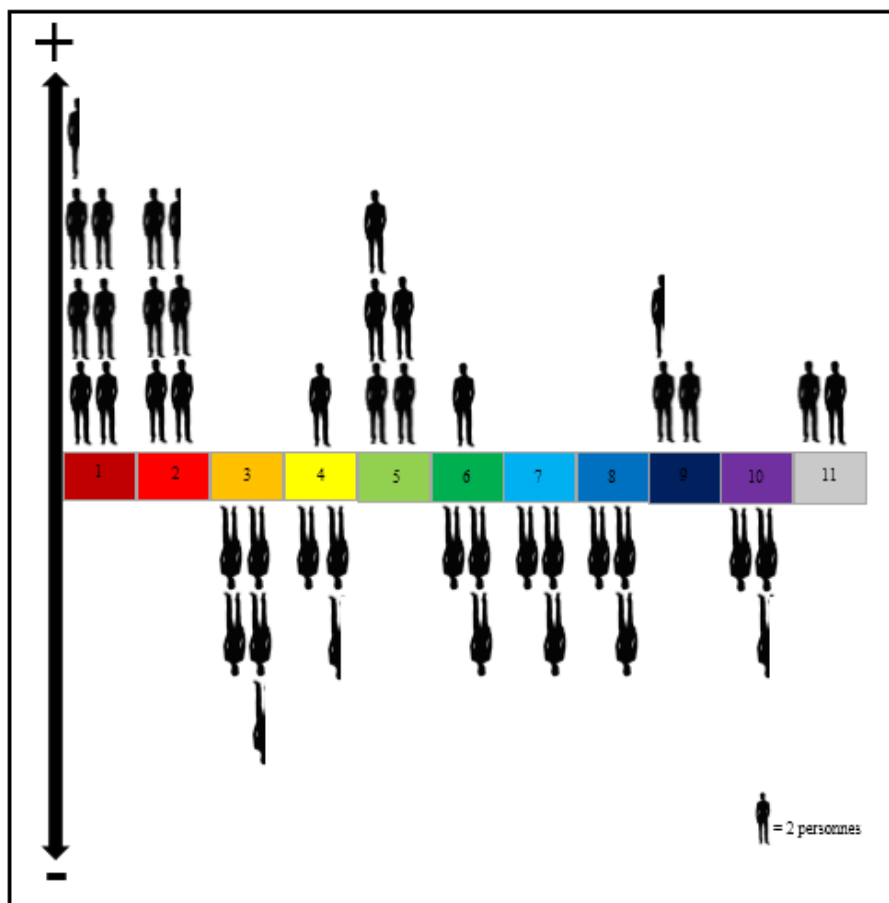


Figure 42: histogramme représentatif des résultats de la recherche. Source: Auteurs ; 2017.

Explication de l'histogramme

Sur l'axe des abscisses : nous avons classé tous les critères d'analyse avec des couleurs différentes, sur chaque critère nous avons placé des silhouettes humaines qui représentent le nombre de personnes qui ont évoqué un critère d'analyse.

Sur l'axe des ordonnées : un repère négatifs et positifs, ce repère sert à comprendre la lecture des critères, quand les silhouettes sont posées vers le haut ça veut dire que le critère est positif si elles sont posées vers le bas ça veut dire que le critère est négatif.

II.4.2.5. Discussions des résultats

Promenade au bord de la mer

Constat : Un grand nombre des personnes interrogées (46.5% soit 13 personnes) se rendent à la place Léonardo Fibonacci dans le but de se promener ou de s'asseoir au bord de la mer afin de se détendre et prendre de l'air loin du bruit de la ville qui n'y est justement qu'à quelques centaines de mètres.

En effet ce lieu est le seul endroit aménagé qui est à la fois proche de la zone urbaine et qui donne sur la mer, offrant aux citoyens et aux visiteurs l'opportunité de contempler la grande bleue de si près. Les gens aiment se rendre sur la brise de mer pour sa situation de bord de mer, donc sur ce point elle évoque une image très positive chez les citoyens.

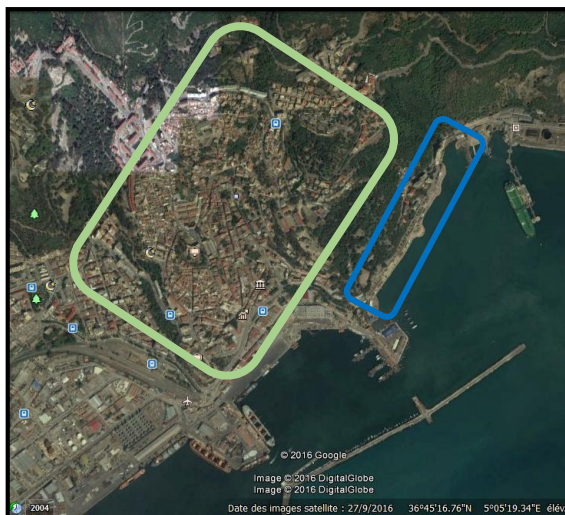


Figure 43: Proximité de la bise à la ville.
Source : Auteurs ; 2017.

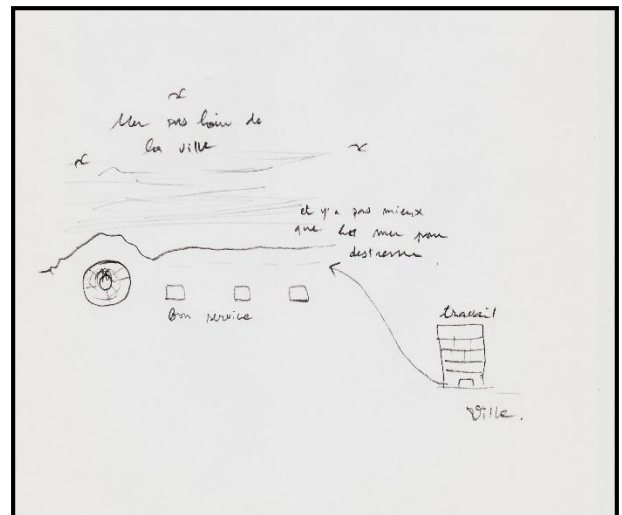


Figure 44: Image mentale dessinée par un homme de 36 ans ; 2017.

Patrimoine maritime

Constat : Le patrimoine maritime lui aussi fait partie de ces facteurs qui ont marqué d'une manière positive l'esprit des gens, en effet 40% soit 11 personnes, apprécient la brise de mer pour son caractère maritime.

Un phare et un port de pêche y existe depuis des siècles, où les pêcheurs exercent leurs activités quotidiennes en effectuant des allers retours avec leurs petites barques, donnant un charme particulier et une authenticité à l'endroit.



Figure 45: Le port de pêche de Bejaïa, source : photographe Bouanani Rachik.

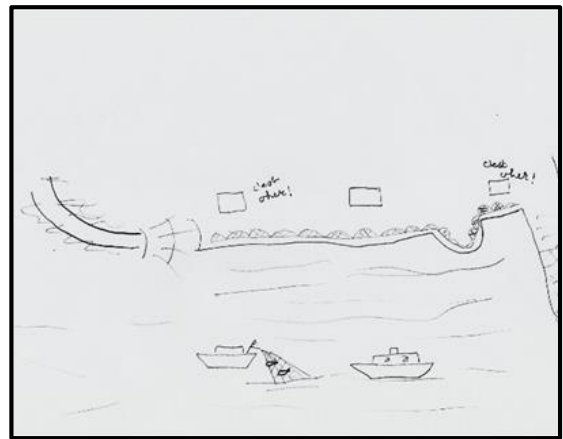


Figure 46: image mentale dessinée par une jeune femme de 32 ans ; 2017.

Proposition : Il faut accentuer le caractère maritime du lieu, en offrant plus de possibilité aux citadins de contempler mais aussi de participer à ce genre d'aventures par des aménagements spécifiques.

Nuisances (sonore & visuelle) :

Constat : 32% de l'échantillon sollicité ont mentionné un facteur, selon eux, gênant et repoussant, celui du bruit ou bien du trafic des camions qui empruntent chaque jour la route menant jusqu'au point de ravitaillement des engins de Sonatrach passant par tout le long de la brise, ce qui représente non seulement une source de nuisance sonore mais aussi un danger imminent pour les visiteurs notamment les enfants qui fréquentent l'endroit.



Figure 47: L'accès à la brise de mer.
Source : Auteurs ; 2017.

Pour ce qui est de la nuisance visuelle on parle notamment des déchets entassés entre les rochers gâchant le paysage et l'ambiance de l'endroit.

Proposition :

Favoriser les modes de circulation doux (piste piétonne et cycliste) à l'intérieur dans tout l'environnement immédiat de la promenade afin de diminuer le stress lié au trafic routier et favoriser la sécurité des visiteurs.

Trouver une solution à la collecte des déchets et sensibiliser les visiteurs à prendre soin de leur promenade.

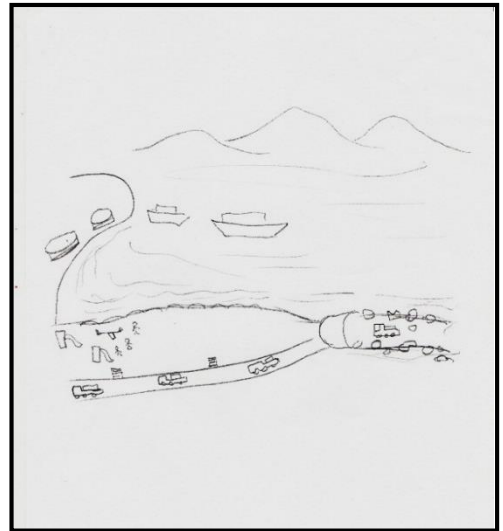


Figure 48: Image mentale dessinée par une femme de 38 ans ; 2017.



Figure 49: l'état délabré du tunnel d'accès à la brise de mer. Source : Auteurs ; 2017.

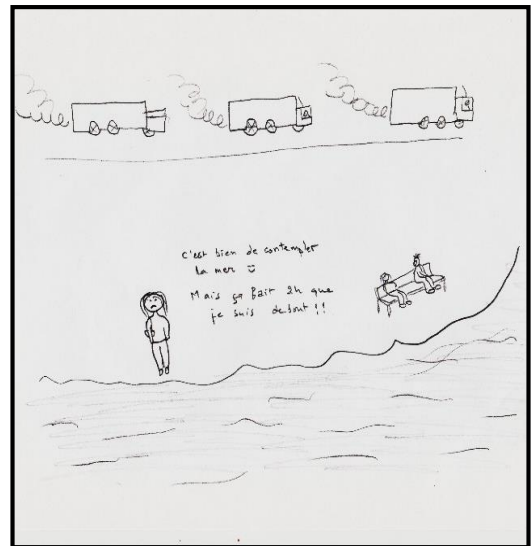


Figure 50: Image mentale dessinée par une jeune femme de 28 ans ; 2017.

Clôture

Constat : La clôture quant à elle ne fait pas l'unanimité, parmi les 30 personnes de l'échantillon, 8 d'entre eux trouvent que la barrière constitue un obstacle empêchant les visiteurs de s'asseoir sur les rochers et avoir la sensation de toucher la mer.

Une barrière à la base installée dans le but de remédier à la pollution (jet des déchets sur les rochers) et la délinquance mais s'avère opposée aux attentes de la plupart des citoyens car

selon eux, s'il y a une chose avec laquelle la brise de mer se singularise des autres espaces publics de la ville, c'est qu'elle offre la possibilité d'avoir un contact direct avec la mer.

Par contre, 7% de l'échantillon sont satisfaits de cette clôture, la plupart sont des parents qui trouvent en elle une mesure de sécurité pour leurs enfants qui fréquentent souvent l'endroit.

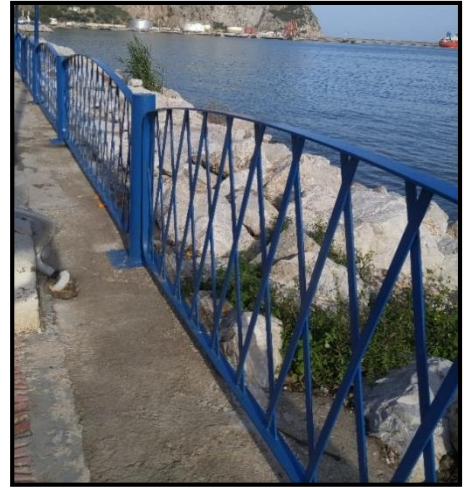


Figure 51: Clôture récemment installée.
Source: auteur ; 2017.

Proposition : La barrière n'est pas la solution pour la pollution de la mer et elle cause une certaine rupture entre la promenade et la mer toutefois elle est considérée comme un indice de sécurité pour les enfants et donc il faut trouver une solution double : revoir la question de sécurité des enfants sur la promenade en spécialisant un endroit pour cette catégorie de visiteurs mais aussi repenser la question de pollution de la mer par les citoyens par la sensibilisation à la préservation



Figure 52: Image mentale dessinée par une jeune femme de 26 ans ; 2017.

Nature

Constat : Huit personnes à savoir 28.5% des personnes questionnées s'y rendent pour admirer la nature, effectivement, la promenade qui est implantée au milieu de la nature (entre le parc national de Gouraya PNG et la mer), ce qui fait d'elle un endroit où s'associent verdure et bleu des rivages, offrant aux visiteurs des vues saisissantes.

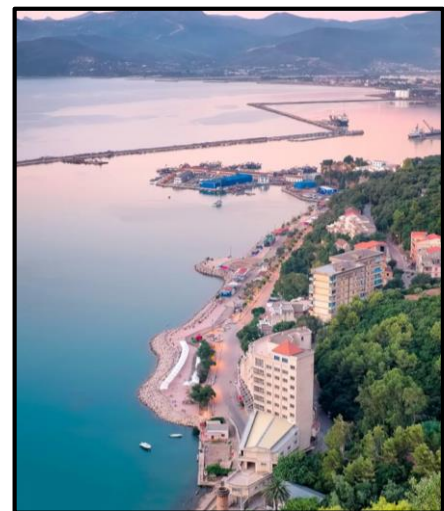


Figure 53: L'implantation de la brise de mer, source : Photographe Bouanani Rachik

Proposition

Il faudrait accentuer le caractère naturel du lieu en le rappelant sur la promenade, par l'aménagement de plus d'espace vert et de plans d'eau. Ceci offrira une meilleure qualité à l'espace maritime et permettra le confort et le bien être des visiteurs.

Services

Constat : Peu de gens à savoir 7% citent les services se trouvant sur place et les trouvent utiles et efficaces, on parle surtout des locaux abritant les cafétérias, les pizzerias, et les petits restaurants que certains trouvent avantageux pour l'endroit.

Cependant, 21% critiquent ces commerces premièrement à cause de leur cherté et proposent de les remplacer par des buvettes et des kiosques offrant des services pas chers et deuxièmement parce que, selon eux, ces locaux constituent des obstacles empêchant à la fois la circulation des visiteurs et la vue.

Proposition : Les commerces de consommation causent à la fois la discontinuité du parcours de promenade et l'imperméabilité visuelle. Mais encore par leur cherté ils favorisent la fréquentation de la promenade par une catégorie aisée.

Une double solution s'impose, d'abord favoriser la mixité sociale en offrant des commerces abordables à toutes les catégories de visiteurs et surtout récupérer les énormes assiettes foncières qu'ils occupent pour améliorer un peu plus la continuité du parcours et la perméabilité visuelle

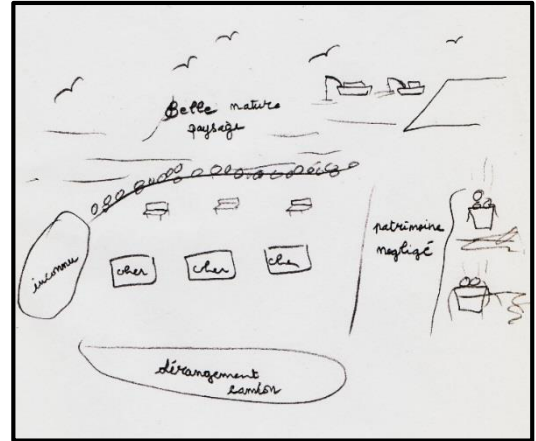


Figure 54: Image mentale dessinée par un jeune homme de 24 ans ; 2017.

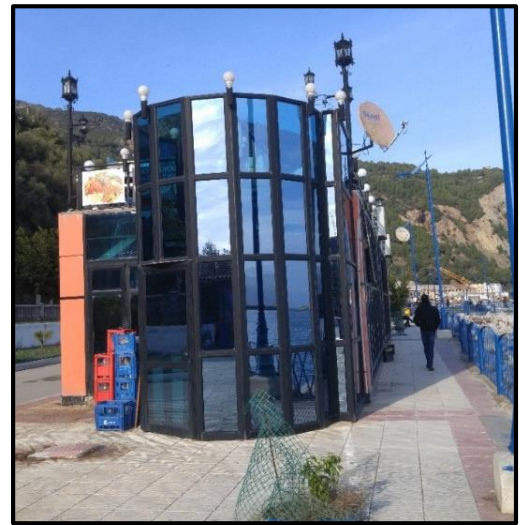


Figure 55: les commerces de consommation à la brise de mer. Source : Auteurs ; 2017.

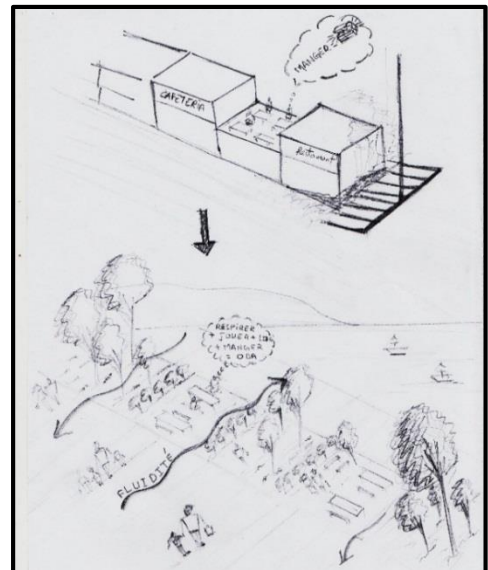


Figure 56: Image mentale dessinée par une jeune femme de 24 ans. Source: Auteurs ; 2017.

Mobilier urbain

Constat : Parmi les éléments qui reviennent à chaque fois dans les schémas dessinés, on trouve le manque de mobilier urbain, en effet 06 personnes soit 21% l'ont mentionné dans leurs représentations, d'après eux il y a un manque important de bancs, un manque accentué surtout après l'installation de la barrière empêchant les visiteurs de s'asseoir sur les rochers. Ajoutant à cela l'inadéquation de ce mobilier pour ce type particulier d'espace public (bancs en bois dans un espace très exposé à l'humidité).



Figure 57: mobilier urbain de la promenade L.Fibonacci. Source : Auteurs ; 2017

Les personnes interviewées regrettent également le manque de La végétation sur cet endroit. Dans leurs cartes mentales, ils mentionnent le manque d'arbres pour ombrer les espaces et pour respirer un bon air ainsi que le manque des espaces végétalisés pour une meilleure détente sur cet endroit maritime ; Ils regrettent surtout le pavage et le bétonnage exagérés de la plate-forme de la promenade et proposent de la rendre beaucoup plus humaine et beaucoup plus naturelle.

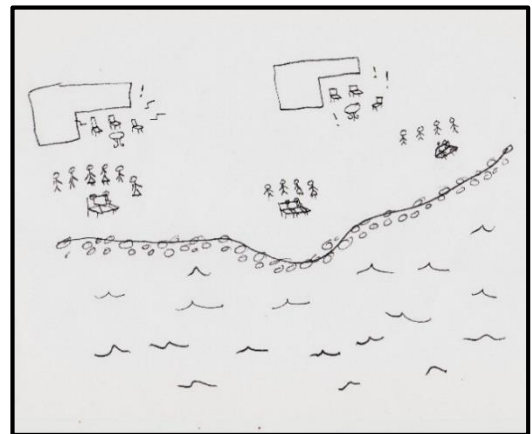


Figure 58: Image mentales dessinées par une jeune femme de 24 ans. Source : auteurs ; 2017.

Proposition : Il faut faire preuve de créativité quant à l'aménagement de la promenade surtout en ce qui concerne le mobilier urbain, ce dernier doit naître du site et non l'inverse c'est-à-dire imposer à la promenade un mobilier étranger et standardisé.

Mais aussi favoriser la plantation d'arbres pour l'embellissement de la promenade ainsi que l'ajout de la végétation comme une initiative au manque de bancs (s'asseoir sur du gazon mieux que de s'asseoir sur un banc)

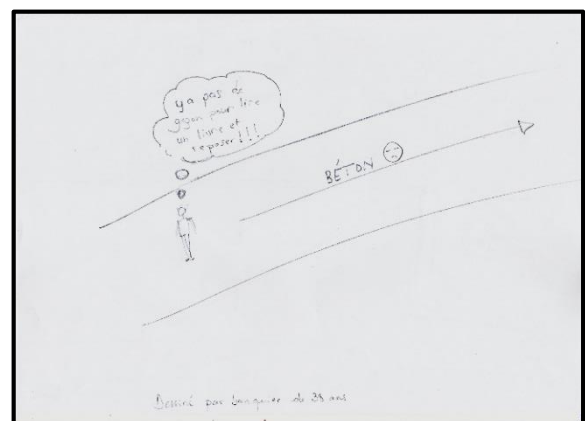


Figure 59: Image mentale dessinée par un jeune homme de 26 ans. Source ; 2017.

Accès & accessibilité

Constat

Même si la place se situe dans l'aire urbaine, aux pieds de l'ancienne ville, beaucoup (en particulier les non véhiculés) se plaignent de l'accessibilité, en effet 23% de notre échantillon trouvent que le plus proche arrêt de bus (Terminus de la porte sarrasine) est loin de « la brise de mer ». De plus les 2 chemins qui y mènent sont mal entretenus et dégradés et il y a manque flagrant de signalisation, constituant ainsi un obstacle avant d'arriver à l'endroit souhaité.

L'entrée de la promenade (Tunnel sidi Abderrahmane) constitue un patrimoine architectural mémorable pour la ville de Bejaia, mais malheureusement il est dans un état déplorable où les trottoirs sont détériorés sans parler des déchets et de boue altérant de ce fait l'image l'endroit avant même d'y accéder.

Proposition

La brise de mer n'est pas étudié en terme d'accessibilité ni piétonne ni mécanique, et son accès lui confère une image très négative.

Une double solution s'impose, il faut traiter les chemins d'accès à « la brise de mer » comme des parcours continus jusqu'au parcours même de la promenade puis conserver, valoriser et mettre en valeur le tunnel d'accès et lui donner la plus belle image qui soit de la manière à ouvrir les bras au visiteur et les accueillir.

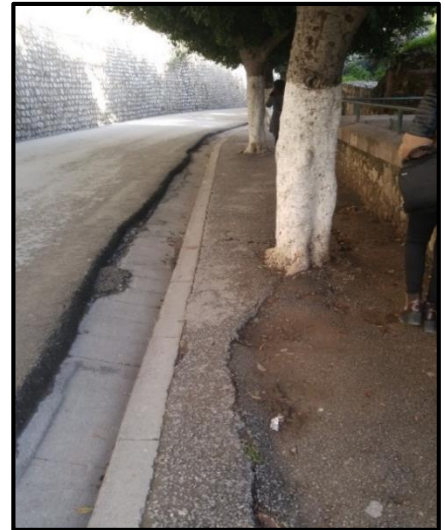


Figure 60: Chemin menant de l'ancienne ville vers la brise de mer.
Source : Auteurs ; 2017.



Figure 61: Image symptomatique de l'état du tunnel d'accès à la promenade.
Source : Auteurs ; 2017.

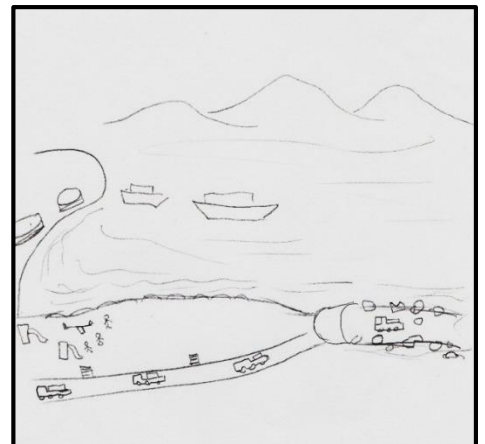


Figure 62: Image mentale dessinée par une femme de 38 ans ; 2017

Les aménagements de Loisir

Constat

Un nombre important de visiteurs viennent fréquemment afin de profiter des aires de jeux et des manèges récemment installés, notamment des familles qui amènent leurs enfants jouer en toute sécurité surtout après l'installation de la barrière comme nous avons cité en haut, qui sépare le parcours de la promenade et les aires de jeux avec les rochers et l'eau.



Figure 63: Les aménagements de loisirs pour enfants. Source : Auteurs ; 2017.

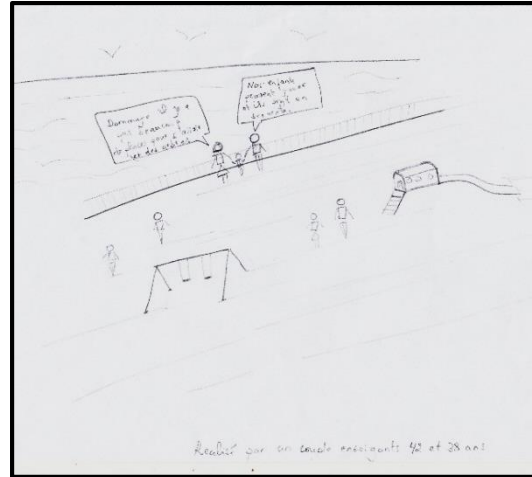


Figure 64: Image mentale dessinée par une femme de 38 ; 2017.

Proposition

L'appréciation des aménagements de loisir est liée donc à la présence de la barrière pour la sécurité des enfants, cette même barrière qui n'est pas du tout appréciée par la majorité des citoyens qui trouvent qu'elle cause une rupture entre la promenade et la mer.

Nous devons donc réfléchir sur comment assurer la sécurité des enfants sans la présence de la clôture, en aménageant une place bien sécurisée et spécialisée rien que pour les enfants semble être une bien meilleure solution que d'éparpiller tous ces manèges et de mettre une clôture qui cause la rupture entre la promenade et la mer.

Activités & animation

Constat

Un nombre considérable (20% du total interrogé) explique leur rare fréquentation pour la promenade par le manque d'attractivité de l'endroit. Considèrent que la place n'est pas suffisamment ou pas du tout animée surtout hors saison estivale.



Figure 65: Festival de la lumière en période estivale à la brise de mer. Source: Article du journal Liberté ; 2015



Figure 66: Spectacle à la brise de mer en période estivale. Source : Article du journal Liberté ; 2015



Figure 67: Image mentale dessinée par une femme de 36 ans ; 2017.

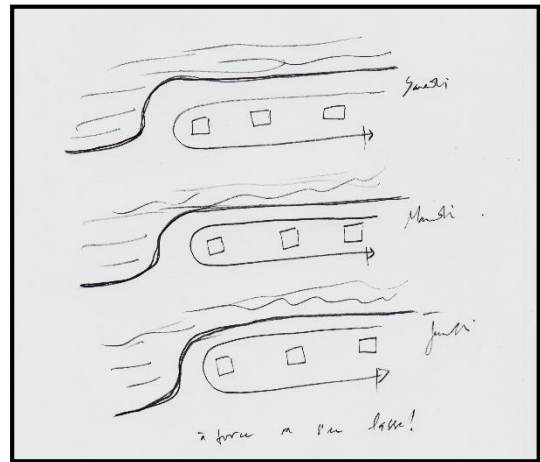


Figure 68: Image mentale dessinée par un homme de 41 ans ; 2017.

Proposition : Le fait d'organiser des activités culturelles uniquement durant la période estivale, laisse à comprendre que le projet visent prioritairement la satisfaction des touristes plus que celle des citoyens de la ville qui sont là durant toute l'année

Nous proposons donc d'injecter des activités culturelles attractives pour les citoyens aussi bien en été qu'en hiver, telle que des expositions d'art de tous genres, des bibliothèques mobiles pour que les visiteurs puissent se cultiver tout en contemplant la mer

Patrimoine architectural

Constat : Ce qui a attiré notre attention lors de notre enquête c'est l'ignorance de la quasi-totalité des personnes interrogées de la présence d'un patrimoine architecturale, juste à l'entrée de la promenade, important mais pas mis en valeur voire totalement abandonné et délaissé.



Figure 69: Image symptomatique de l'état délabré du patrimoine architectural à l'entrée de la promenade L.FIBONACCI. Source : Auteurs ; 2017.

Seulement 8 personnes soit 14 % des personnes ont mentionné le patrimoine, il site généralement son délaissement et regrettent son état actuel.

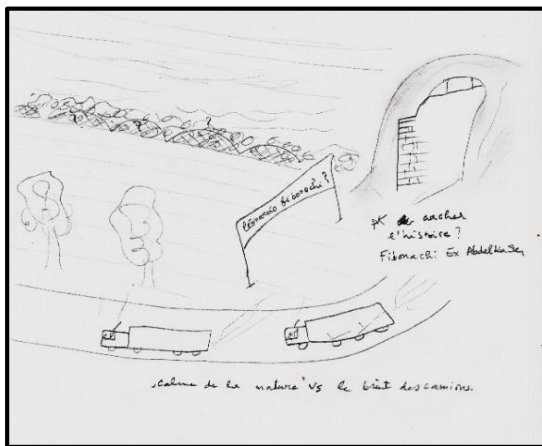


Figure 70: Image mentale dessinée par un homme de 38 ans ; 2017.

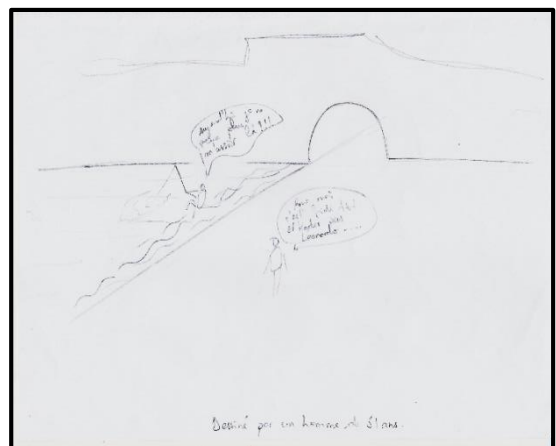


Figure 71: Image mentale dessinée par une femme de 23 ans ; 2017.

Proposition : Nous avons ressenti un désengagement total des autorités vis-à-vis de ce patrimoine, qui pourtant devrait marquer l'esprit des gens tout au long de leur petite balade dans les lieux, or on n'y trouve aucune signalisation ou une mise en scène annonçant la présence d'un héritage historique de la ville, à croire qu'on essaye de le dissimuler par tous les moyens possibles, même la dénomination actuelle est un reniement de l'histoire, constat confirmé par le directeur des domaines de l'EPB lors de notre entretien avec lui, il dit « ces lieux saints qui font partie des contes populaires sont mal perçus et négatifs d'où la nouvelle dénomination Promenade Léonardo Fibonacci »

Une opération de revalorisation du patrimoine architectural est plus que nécessaire, ceci va certainement conférer une image positive à la promenade mais aussi lui redonner son caractère historique jusqu'à aujourd'hui dissimilé et oublié.

Conclusion

Dans ce dernier chapitre nous avons effectué un travail d'investigation sur terrain dans le but d'évaluer la perception de la promenade Leonardo Fibonacci chez les habitants de la ville de Bejaïa, cette enquête se base sur l'approche perceptuelle de K. Lynch, et se concrétise par l'outil des cartes mentales collecté auprès des citoyens de la ville.

Durant notre enquête nous avons demandé à 30 personnes de nous dessiner leurs perceptions de la promenade sous forme d'une carte mentale. Après la collecte de ces cartes nous avons entamé la lecture puis superposition et interprétation de toutes les cartes, dans le but d'arriver à une image globale de notre site d'étude.

Après l'analyse de nos résultats nous avons constaté que la grande majorité des personnes questionnées apprécient le site pour sa situation du bord de mer, la beauté de son paysage naturel, la sécurité de l'endroit, les aménagements de loisirs et la présence des différents services sur place. Cependant très peu de personnes souvent les plus âgés d'entre eux ont abordé le patrimoine architectural existant sur les lieux dont le fort Sidi Abd el Kader. Toutefois, d'autres ont mentionnés des aspects négatifs qui détériorent l'image de la promenade tels que la difficulté d'accès au site, les nuisances visuelle et sonore causée par le trafic routier et l'état délabré de certains espaces, le manque et l'inadéquation du mobilier urbain, la cherté des services de consommation, la fracture du lien promenade-mer apparue avec l'installation de la clôture et le manque d'activités et de l'animation. (Afin de synthétiser toutes les lacunes que présente de la promenade nous avons dessiné (la figure 72).

La promenade Leonardo fibonacci a une image plus au moins positive chez les citoyens de la ville de Bejaia, cependant il y a des lacunes qui nuisent à son image et causent le désintéressement des habitants vis-à-vis de cet espace, il faudra donc prendre en considération tous éléments négatifs et les traiter pour améliorer l'image de la promenade.

Afin d'améliorer son image nous avons constaté une nécessité de remédier aux lacunes que présente le site, d'abord il est impératif d'éliminer tous les éléments qui causent les nuisances sonores et visuelles ainsi que tous les obstacles qui causent la discontinuité et l'imperméabilité visuelle du parcours de la promenade, on constate également la nécessité d'enlever tous les détails qui causent la rupture de la promenade avec la mer.

Ensuite, il faudrait traiter en premier lieu le parcours de la promenade dans une continuité avec son accès et avec tous les chemins qui permettent d'y accéder, en second lieu vint la question du patrimoine architectural et maritime et le besoin de le valoriser, ainsi que de vulgariser la culture et l'histoire de la ville.

Enfin, on devrait créer plus d'espace de détente par l'exubérance de la végétation afin donner un cachet naturel au lieu, on devrait également organiser des activités culturelle diverses afin d'attirer les gens aussi bien durant période estivale qu'en hiver.

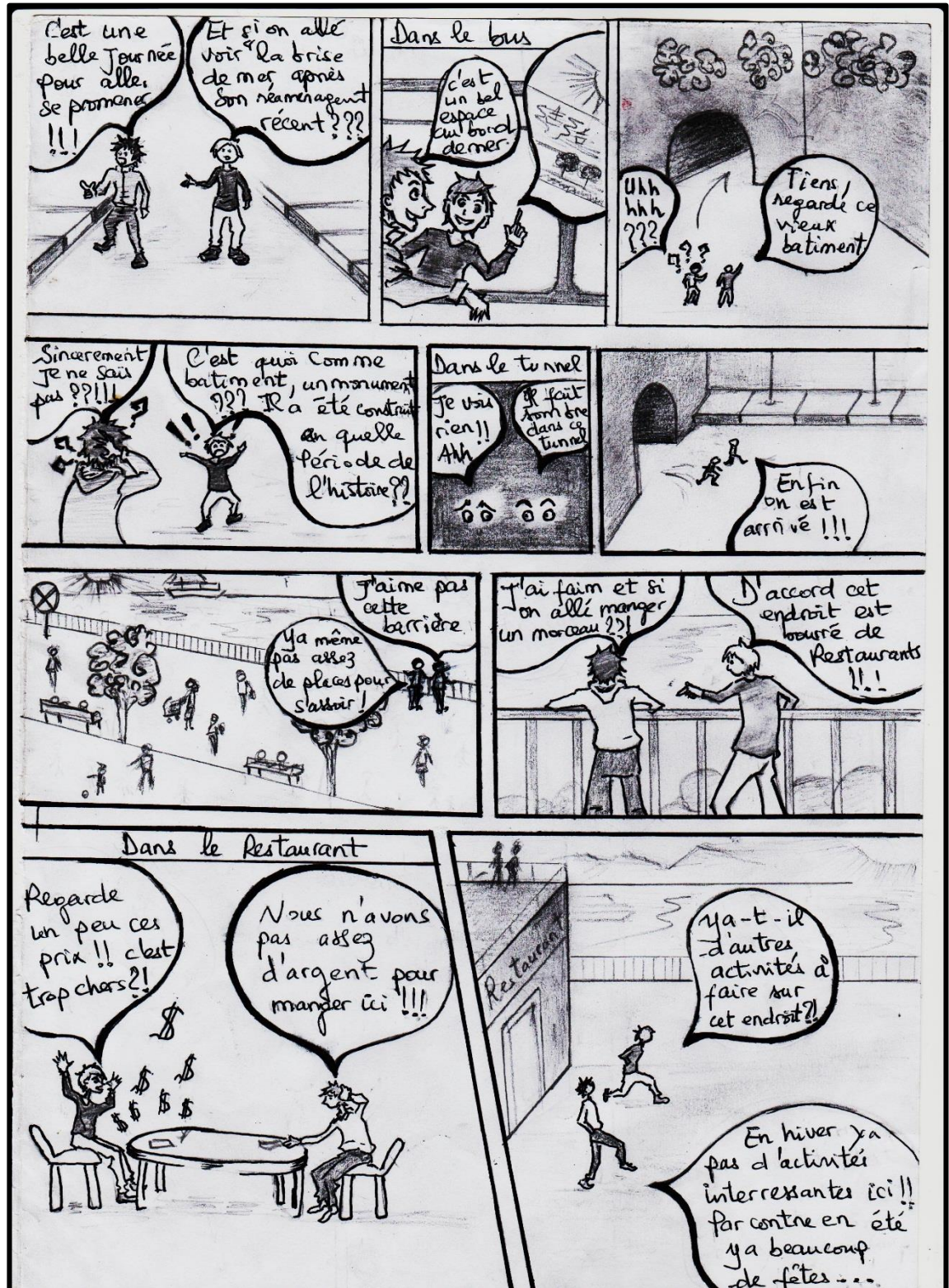


Figure 72: dessin récapitulatif de tous les éléments négatifs de la promenade L.Fibonacci. Source : Auteurs ; 2017.

Synthèse

Pour synthétiser les deux chapitres précédents nous avons élaboré un schéma récapitulatif qui est représenté comme suit :

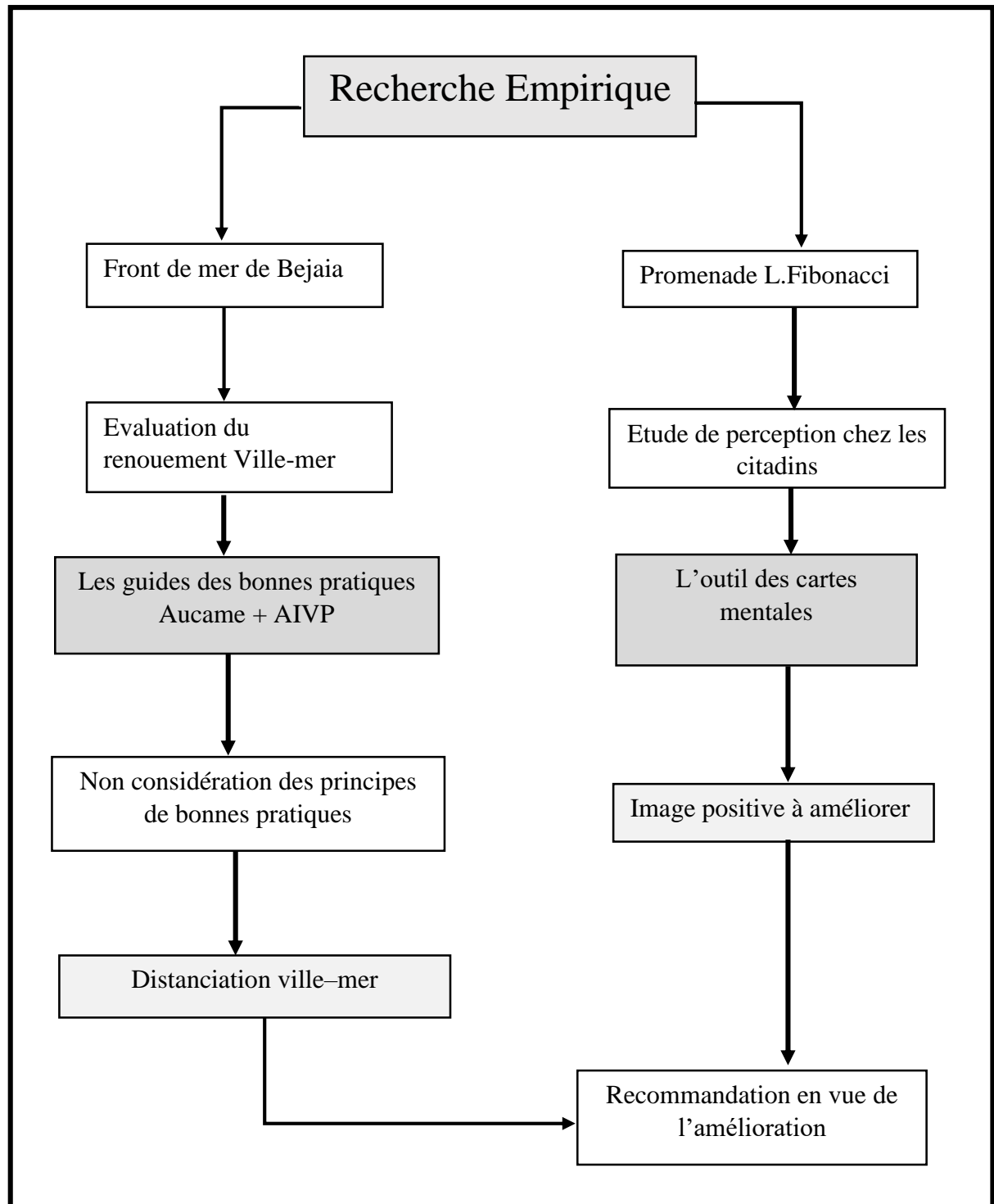


Schéma 10: Schéma récapitulatif de la recherche empirique Source, Auteurs ; 2017.

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

Synthèse de la recherche

Notre travail de recherche s'est divisé en deux parties, chacune s'applique à une échelle différente.

Le premier axe de notre recherche concerne la nature de la relation ville-mer qui s'applique à l'échelle de la ville. Nous avons en premier lieu étudié la ville portuaire et nous nous sommes intéressés plus précisément à l'évolution de la relation entre la ville et le port, une dualité qui a connu une période de distanciation appelée « clivage ville-port » enclenché par la révolution industrielle, après l'immigration des industries, vint le mouvement « Waterfront revitalization » dans le but de la recomposition et de la réconciliation des interfaces ville-port.

Nous avons également fait connaissance des guides de bonnes pratiques en terme de renouvellement ville-mer qui nous ont permis de comprendre comment procéder et quelles sont les conseils à suivre pour réussir un aménagement de front de mer. Nous avons utilisé les principes de ces guides comme des critères d'analyse et d'évaluation de notre projet de revitalisation du front de mer de Bejaia.

Le deuxième axe de notre recherche concerne la promenade maritime et s'applique à l'échelle de l'espace public, là, nous avons étudié ce type de promenade comme un aménagement urbain faisant partie des opérations 'waterfronts'. Ce qui nous a permis de découvrir que la naissance de la promenade au bord de mer est très récente dans l'histoire, elle est née à partir des années soixante quand la ville est devenue un lieu et un temps de loisir en plein air et quand les citoyens ont porté pour la première fois un intérêt pour les espaces marins.

Ensuite nous sommes intéressés plus précisément à son image qu'on étudie à travers la perception de ses usagers. Dans notre enquête d'investigation nous avons tenté d'étudier l'image de la promenade L.Fibonacci de la ville de Bejaia, à travers la perception de ses usagers qu'on a représentés sous forme de cartes mentales.

Résultats empiriques

Depuis les années 50, on assiste à la naissance puis à la propagation du mouvement 'waterfront revitalization'. En effet, toutes les villes portuaires ont subi des changements sur leurs fronts d'eau, d'abord les villes américaines qui ont été les pionnières (Baltimore, Boston...) suivirent par les villes asiatiques (Osaka, Hong Kong...) et les villes australiennes et européennes par la suite, actuellement c'est le tour des villes sud-américaines et africaines

(CHALINE C. 1994). Or, les villes portuaires du tiers monde comme c'est le cas de Bejaia, se sentent dans l'obligation de rejoindre ce mouvement comme il est montré à travers cette recherche. Ces changements ont pour but de recomposer et revitaliser les territoires portuaires dépassés par les exigences techniques des nouvelles tendances portuaires (BAUDOUIN T et COLLIN M. 1999).

A cet effet, le PDAU intercommunal de Bejaia a prévu des actions de revitalisation du front de mer de Bejaia comme solution à la situation de clivage ville-port ainsi que pour lui donner une image forte et digne de son statut.

Notre travail de recherche a consisté en premier lieu à évaluer le projet de revitalisation front de mer de Bejaia au prisme de la relation ville-mer. Nous avons donc répondu à la question suivante :

1/ Est-ce-que le projet de revitalisation du front de mer de Bejaia inscrit par le PDAU, de par ses actions, porte les caractéristiques qui garantissent le renouement ville-mer ?

Après l'évaluation du projet de front de Bejaia par les guides de bonnes pratiques nous avons constaté qu'il ne tient pas compte de plusieurs critères très importants des guides de bonnes pratiques pour un aménagement raisonné de waterfront, donc il ne réussira pas le renouement ville/port ce qui engendrera certainement la persistance du clivage ville-port. Ceci confirme notre hypothèse qui est énoncée comme suit : Le projet front de mer réalisé par le PDAU intercommunal ne réussira pas le renouement ville-port parce qu'il ne répond pas aux bonnes pratiques d'aménagement des waterfronts.

En second lieu nous avons effectué un changement d'échelle, nous passons de l'échelle du projet urbain 'waterfront revitalisation' à celle de l'espace public maritime 'la promenade au bord de mer'. Dans le cadre du projet de revitalisation du front de mer de Bejaia prévu pour le long terme, un tronçon est déjà réalisé, il s'agit de la promenade Leonardo FIBONACCI de Pise connue sous le nom de « la brise de mer », cette dernière sert à la promenade au bord de l'eau, à la détente et à la déambulation. Notre objectif est d'évaluer l'image de la promenade à travers l'étude de la perception qu'ont ses usagers de cette dernière, par une enquête sur terrain auprès des citoyens de la ville, Nous avons donc répondu à la question suivante :

2/ Quelle est l'image perçue par les citoyens du projet de la promenade Leonardo Fibonacci, Etant elle-même une action qui s'inscrit dans le projet global de revitalisation du front de mer de Bejaia?

Notre investigation sur terrain nous a permis de former une image mentale globale qu'ont les citoyens de la promenade L.Fibonacci, cette image est plutôt positive quoique le site présente plusieurs lacunes qui repoussent les citoyens, et fait que ces derniers ne la

fréquentent pas assez. Notre hypothèse qui s'annonce comme suit : « les habitants de la ville de Bejaïa ne fréquentent pas assez la promenade car ils ont une image repoussante de cet endroit » est donc confirmée.

Recommandation en vue de l'amélioration de l'image

1/ Les actions citées dans le PDAU intercommunal de Bejaïa, ne sont pas suffisantes pour réussir le renouement de la ville de Bejaia avec son port, donc il faudra trouver d'autres pistes de réflexions susceptibles de développer les potentialités du site et les moderniser sans pour autant imiter les opérations waterfront étrangères.

- Nous proposons de développer le potentiel culturel du lieu, en effet l'insertion du port entre l'ancienne ville et la mer a fait de ce site, un véritable musée en plein air chargé d'un patrimoine architectural portuaire mémorable.

2/ Notre enquête sur terrain nous a permis de comprendre les lacunes et les problèmes que rencontrent les citoyens dans la promenade L.FIBONACCI, en vue de l'amélioration de son image nous avons émis les recommandations suivantes.

- Traiter le parcours de la promenade dans une continuité avec son accès et avec tous les chemins qui permettent d'y accéder mais pour y arriver il faudrait éliminer tous les obstacles qui causent la discontinuité et l'imperméabilité visuelle du parcours de la promenade mais aussi évoquer le principe de la fluidité dans la relation promenade-mer, et permettre aux visiteurs d'avoir le sentiment de toucher la mer.



Figure 73: Proposition d'un traitement de parcours. Source: Auteurs; 2017.

- Favoriser une mobilité douce (des pistes cyclables et piétonnières), qui permettrait non seulement de libérer le parcours de la promenade, favoriser la sécurité des enfants mais aussi éliminer les nuisances sonores et visuelles causées par le trafic.
- Intégrer la mixité sociale et fonctionnelle au sein de la promenade afin d'attirer toutes les catégories de citadins et visiteurs, pour ce faire nous proposons de raser les restaurants de consommation, les remplacer par des buvettes des kiosques afin de dégager leurs assiettes foncières et les réaménager avec de la verdure et des arbres afin d'offrir un cadre de vie agréable et un meilleur confort.



Figure74: Favoriser une mobilité douce. Source: Auteurs; 2017.

- Il faudrait faire preuve de créativité et d'innovation quant à l'aménagement de la promenade L.Fibonacci, afin d'attirer les gens et leurs permettre de s'approprier facilement la place, on devrait favoriser un mobilier urbain qui nait du site et adapté un son caractère maritime et ses condition microclimatique.

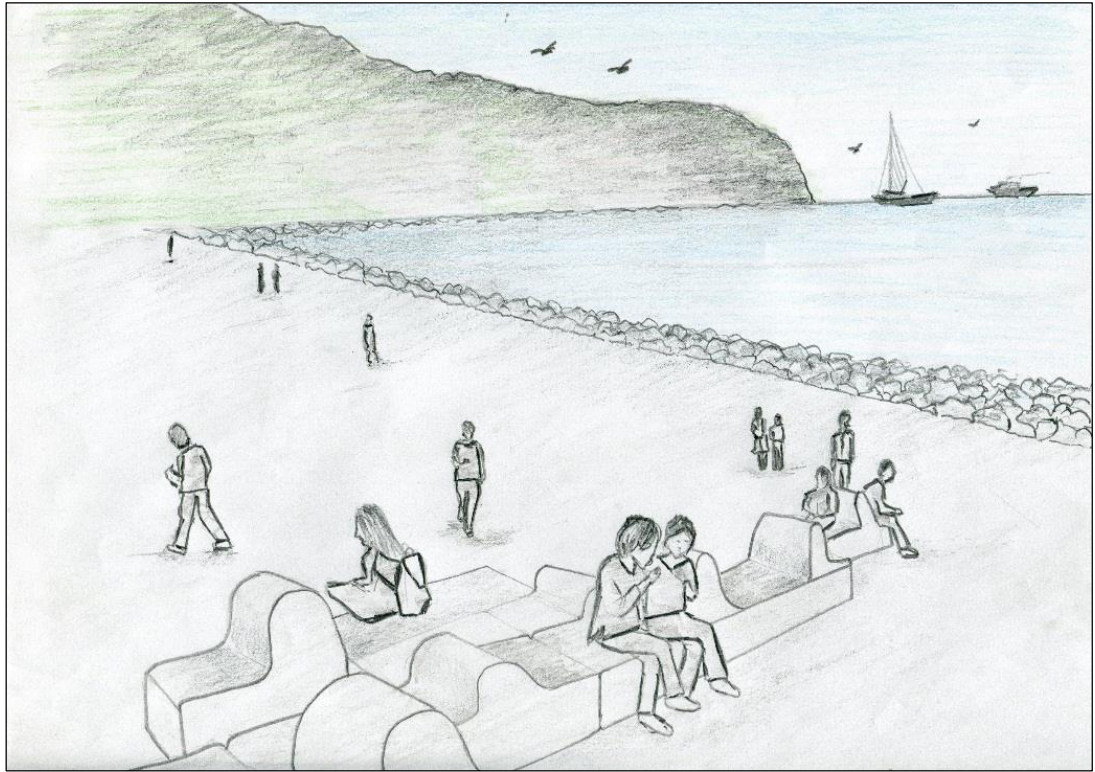


Figure 75: Proposition d'un aménagement adéquat. Source: Auteurs; 2017.

- Valoriser le caractère culturel, historique, maritime mais aussi le patrimoine architectural présent sur les lieux, et lui faire jouer un rôle important dans la ville voire même changé son appellation de promenade L. Fibonacci a promenade Sidi Abd el Kader.

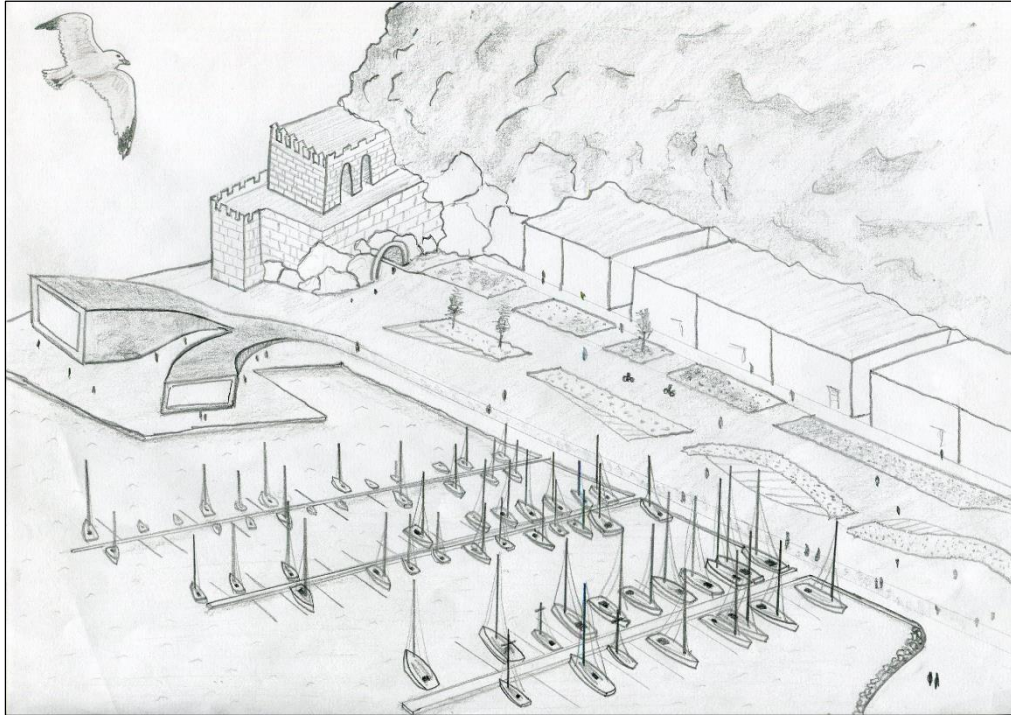


Figure 76: Mise en valeur du patrimoine et proposition de différents aménagements. Source: Auteurs; 2017.

- Le tunnel d'accès à la promenade constitue un patrimoine architectural à préserver puis à valoriser et à mettre en valeur en adoptant une signalisation adéquate.
- Créer un jeu de séquences visuelles le long du parcours de la promenade, et l'enrichir avec l'organisation des activités culturelles diverses tel que des expositions d'art, des hommages à la mémoire du lieu, afin d'attirer et de sensibiliser les citadins et les visiteurs.

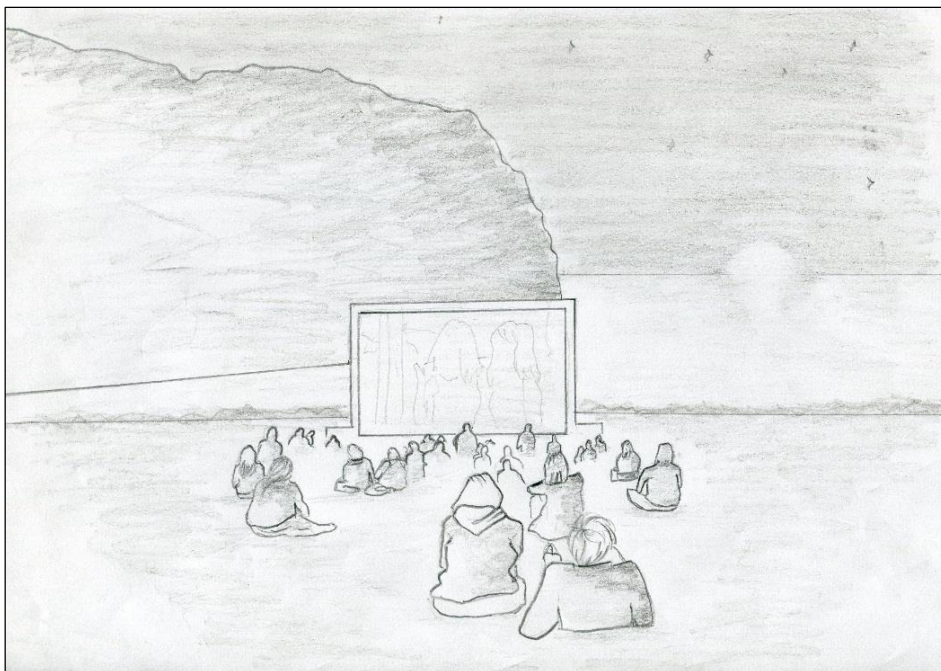


Figure 77: Proposition d'animation avec des activités diverses. Source: Auteurs; 2017.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

CABANTOUS Alain, (1995). Les citoyens du large, Les identités maritimes en France (XVIIe-XIXe siècle).

CHALINE, C. (1994) . Ces ports qui créèrent des villes, l'harmattan, Paris.

CORBIN Alain (1995). L'Avènement des loisirs, Aubier, Paris.

DENIS Michel (1979). les images mentales, presse universitaires de France, Paris .

GAUTHIEZ.B., (2003). Espace urbain, vocabulaire et morphologie. Édition Patrimoine, Paris

LYNCH. K (1979). L'image de la cité. Édition: Dunod, Paris.

LEDRUT Raymond. (1973). Les images de la ville, éd. Anthropos. Paris.

MONTANDON Alain (1998).Une pratique sociale / lieu de mémoire : la promenade, Francia.

POËTE Marcel (1913). La Promenade à Paris au XVII^e siècle. L'art de se promener. Les lieux de promenade dans Paris et aux environs, Paris, Armand Colin

Thèses et mémoires

AOUISSI, B. K (2013). mémoire de magister. clivage ville port cas d'alger . université d'Alger.

AVENTIN Catherine (2005). Les espaces publics urbains à l'épreuve des actions artistiques. Ecole polytechnique de l'université de Nantes.

DADACHE, H. (2014). L'espace public entre conception et usage : Cas des jardins publics de Biskra. *Memoire de Magister*. Université de Biskra.

SAMALI, M (2008). Les espaces publics entant que lieux de manifestation des faits urbains, cas de la ville nouvelle Ali Mendjeli, Université Mentouri Constantine.

SCHWARZ. J., (2012). Le végétal en milieu urbain, un dispositif de requalification propice à la reproduction du lien social ? Mémoire de Master 2, UNIL, Institut de géographie, Lausanne

MAGALI, H. (2006). Villes portuaires en mutation, les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du renouvellement urbain Euroméditerranée, Mémoire de liscence UNIL, Institut de géographie, Lausanne

Articles et publications

Dautresme Olivier (2001) " La promenade, un loisir urbain universel ? L'exemple du Palais-Royal à Paris à la fin du XVIIIe siècle ", *Histoire urbaine*, p. 83-102.

BAILLY Antoine (1981). Du symbole à l'image : Analyse de l'espace urbain à Belfort. pp. 239-243;

HORACIO Capel (1975). L'image de la ville et le comportement spatial des citadins, Espace géographique. Tome 4 n°1, pp. 73-80.

MOISY Laurence (1998) ville réelle, ville offerte, ville perçue : approche de l'image de la ville chez le touriste, *noroi*, n°178, villes et tourisme. pp. 159-170.

PRELORENZO, Claude (2011). « La ville portuaire, un nouveau regard », Rives méditerranéennes, Paris.

FLEURY.A, (2009). Espaces publics et environnement dans les politiques urbaines à Paris et à Berlin, les Annales de Géographie, Vol. 669, No.5.

ZEPF. M (2009). L'espace public en expérimentation : penser et réinterpréter l'urbain en permanence, publié dans "Tracés n° 13-14, pp. 13-15.

THOUEZ Jean Pierre (2010), Espace social, image mentale de la ville de Sherbrooke: cheminement d'un néophyte .Ed Cahiers de géographie du Québec, vol. 54, n° 151, p. 197-211. Institut universitaire de gériatrie de Montréal.

SERVANE Gueben-Venière, (2011). En quoi les cartes mentales, appliquées à l'environnement littoral, aident-elles au recueil et à l'analyse des représentations spatiales ? , *Echo Géo*.

FOUGNIE, S (2008). l'intégration géographique, comme mode d'interprétation de l'évolution des stations balnéaires, environnement, aménagement, société , pp. n° 206, pp. 63-89, *Noroi*.

Dictionnaires

CHOAY, F et MERLIN, P, (2010). Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Paris

Levy, Jacques, et Michel Lussault (2003). Dictionnaire de la géographie, paris, Belin.

Cours

BENAMMAR. A, (2011). Les approches de l'analyse urbaine, cours d'architecture,

l'université MHB, Oran.

HASSOUN.K, (2009) La méthode perceptuelle. Méthodes d'analyse du cadre bâti.

Département d'études urbaines et touristiques ESG-UQAM

Documents collectifs

ZIMMERMANN, M et TOUSSAINT, J.-Y, (2001). User, observer, programmer et fabriquer l'espace public. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes

BASSAND. M, COMPAGNON. A, JOYE. D, STEIN.V (2001) Vivre et créer l'espace, presse polytechnique universitaire romande, Lausanne.

TURCOT, L & LOIR, C. (2011) La promenade au tournant des XVIIIe et XIXe siècles Belgique-France-Angleterre, La promenade : un objet de recherche en plein essor.université du Québec à Trois-Rivières.

Mathilde BIGO, Raymonde SECHET et Sandrine DEPEAU (2013). Vieillesse et féminisation des populations littorales : les promenades de bord de mer comme ressource contre la déprise, Espace populations société.

Autres documents

AUCAME. (2008).A l'interface ville-mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ? Caen.

BET "AXXAM"(2015) .PDAU intercommunal de Bejaia 2025, Bejaia.

FISCHER, G. (1998). rapport d'étude -une autre lecture de l'espace public : les apports de la psychologie de l'espace.

FAO. (2013). canevas pour les bonnes pratiques, une démarche de capitalisation d'expériences pour un apprentissage continu , Rome.

AIVP (2010). Comment dynamiser et animer un waterfront ? Havre.

Articles Journaux

NACER Aksel (2008). La brise de mer, nouvelle destination nocturne des bougiotes, publié par NA dans *la tribune* le 30 juillet 2008.

CHOUALI Boualem l'animation bat son plein, ambiance nocturne en ce mois de ramadhan, publié dans *liberté* le 05 Aout 2012.

CHOUALI Boualem (2014). La ville de Yemma Gourara, prise d'assaut le soir, soirées ramadhanesques, l'expression le 10 juillet 2014.y.m. ruée sur la brise de mer Bejaia, publié dans *el-watan* le 27 mai 2009

OUSSADA Rachid (2012) Promenade Leonardo Fibonacci de pise à Bejaia ; féérie, histoire et légende, publié dans *el-watan* le 24 juillet 2012.

Sources Internet

- <http://www.aucame.fr/>
- <http://www.australie-à-la-carte.com>
- <http://www.aivp.com>
- <http://www.amc-archi.com>
- <http://www.cairn.info>
- <http://www.certu.fr>
- <http://www.djazairess.com>
- <http://www.inhabitat.com>
- <http://www.euromediterranée.fr>
- <http://www.epa-orsa.fr>
- <http://www.fao.org/knowledge/goodpractices/gphome/fr/>
- <http://id.erudit.org>
- <http://www.lafarge.com>
- <http://rives.revues.org>
- <http://lectures.revues.org>
- <http://www.urbanews.fr>
- <http://www.ville-mouvement.com>
- <http://www.visitelisbonne.com>

ANNEXES

Annexe 2 : Entretien

Entretien tenu le 06 décembre 2016, avec le directeur des domaines et développement au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia, M. AIT MEDDOUR Fawzi, en vue d'avoir une idée sur les perspectives du port.

• Nous vous remercions de nous avoir accordé un peu de votre temps. Tout d'abord, Pourquoi l'ex sidi Abdelkader pour la promenade Leonardo fibonacci ?

Bon, parce que le site était déjà une promenade depuis la présence française, puis l'état algérien a proposé de réaliser un terre-plein afin de faire continuer la promenade du côté de la mer. Faut qu'il y est d'abord un site et un besoin, le besoin touristique des citoyens. Même quand le site était encore un sentier, les habitants de la ville s'y rendaient puis l'état a essayé d'en faire une promenade dans les normes.

• Est-ce que ce projet de brise de mer s'inscrit dans une démarche globale ?

Nous avons un projet de front de mer où nous prévoyons le déplacement du port pétrolier ainsi que la pêche, afin de prolonger la promenade de la brise.

• Donc vous avez suivi les recommandations préconisées par le PDAU ?

Oui, on essaie de suivre le PDAU, ce n'est pas évident, mais oui on essaie s'inscrire dans les orientations du PDAU.

• Pourquoi ? Y a-t-il une contradiction entre vos projets à long terme et les orientations du PDAU ?

Quand on arrive sur terrain oui nous trouvons des contraintes c'est clair. Pour la partie qui concerne le projet, ils l'ont fait en concertation avec le port, c'est-à-dire suivant une perspective de développement du port, sinon oui ce n'est pas évident de « toujours » suivre le PDAU, ce n'est qu'un travail d'humain, et non une bible, à un certain moment on y trouve des erreurs, ça se passe comme ça.

• Et la nouvelle gare maritime fait partie de cette opération-là du réaménagement du front de mer ?

On vise la réhabilitation de toute cette zone qui s'appelle le vieux port, parce que suivant la logique de l'extension du port de Bejaia qui se fait du côté-là (coté est). On va éliminer le traitement des marchandises qui sera ensuite dédié aux passagers et la plaisance.

Donc avec l'état, on essaie de réhabiliter toute cette zone jusqu'à la « porte sarrasine », donc oui voilà c'est un tout. L'artère principale reste celle des frères Amrani, y a des points forts (le patrimoine).

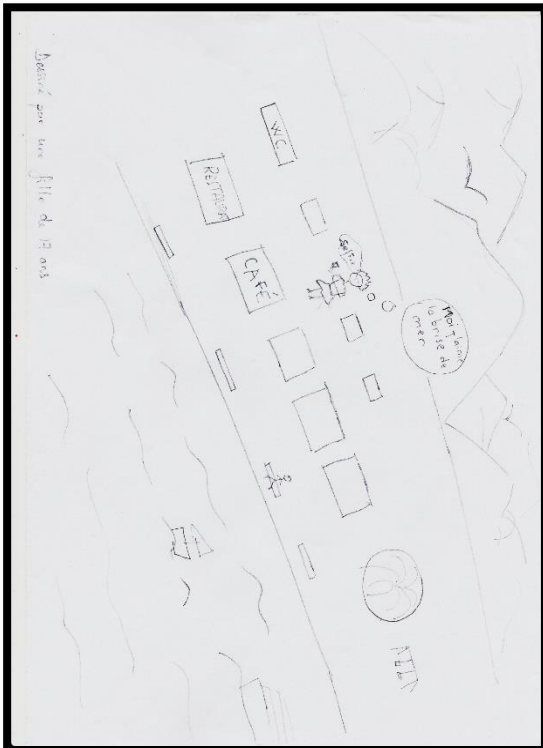
- **Les activités du port de marchandise seront donc déplacées ?**

Oui, vous savez l'urbanisme est lié, y a une pénétrante qui sera bientôt livrée, elle va arriver jusqu'au nouveau port qui aura sa porte directement vers l'autoroute, ce qui diminuera le trafic.

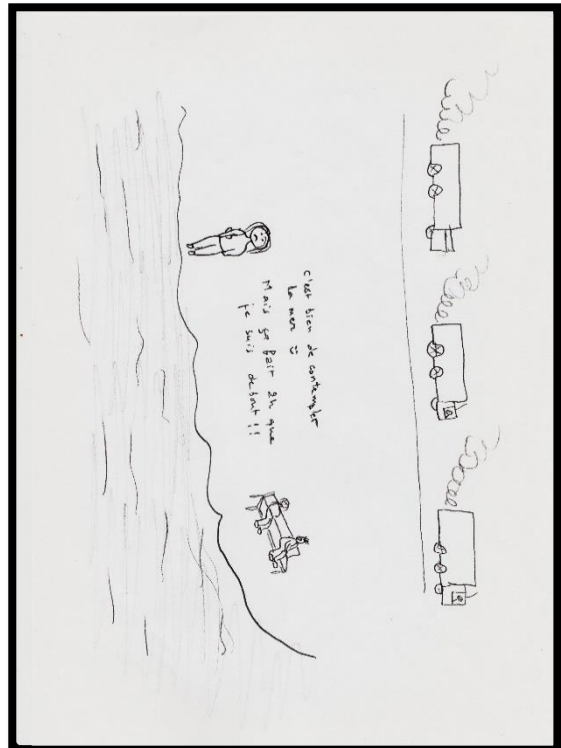
- **On vous remercie.**

Je vous en prie.

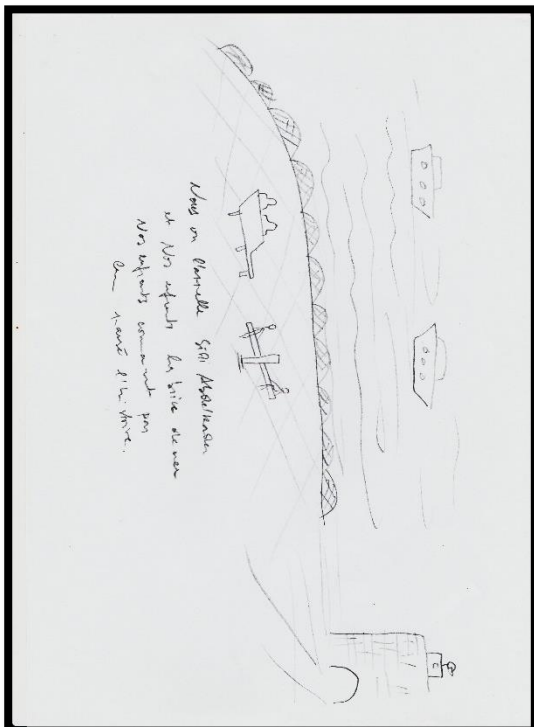
Annexe 1 : Cartes mentales collectées lors de l'enquête.



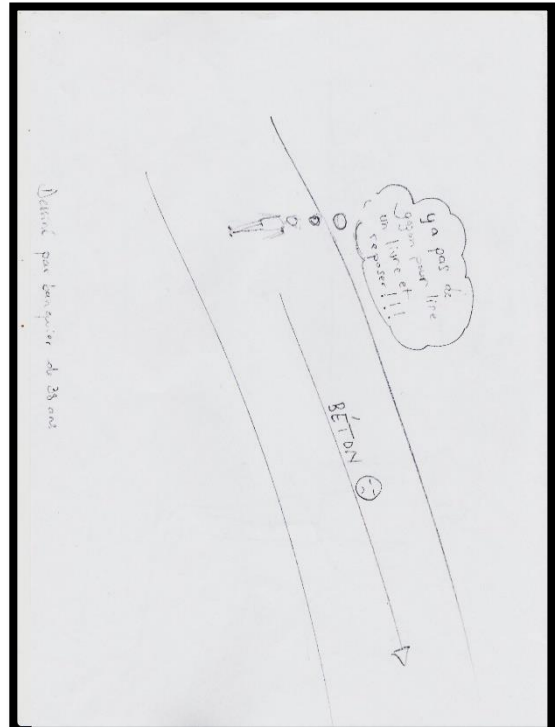
Carte mentale dessinée par une jeune femme
de 25 ans



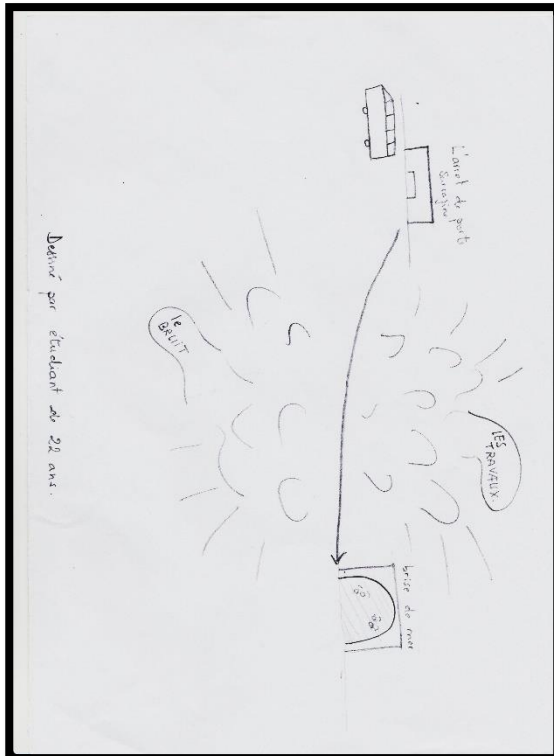
Carte mentale dessinée par une dame de 33 ans



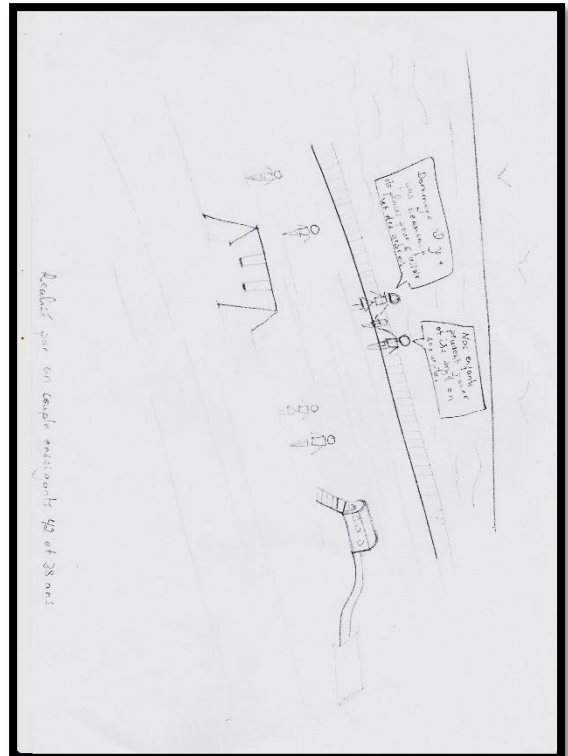
Carte mentale dessinée par un homme de 31 ans



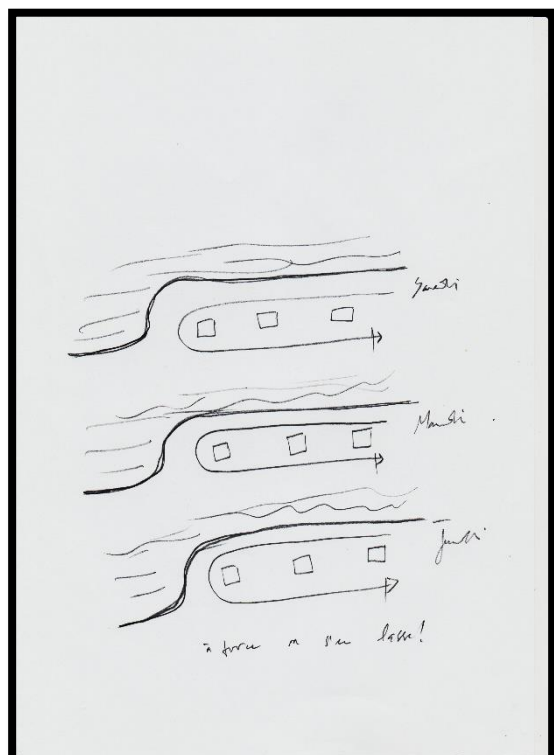
Carte mentale dessinée par un jeune homme de 26 ans



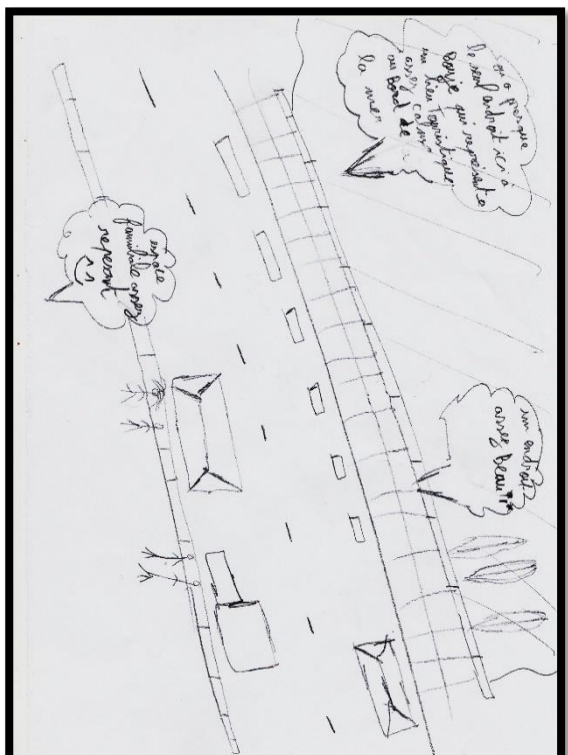
Carte mentale dessinée par un jeune homme de 27 ans



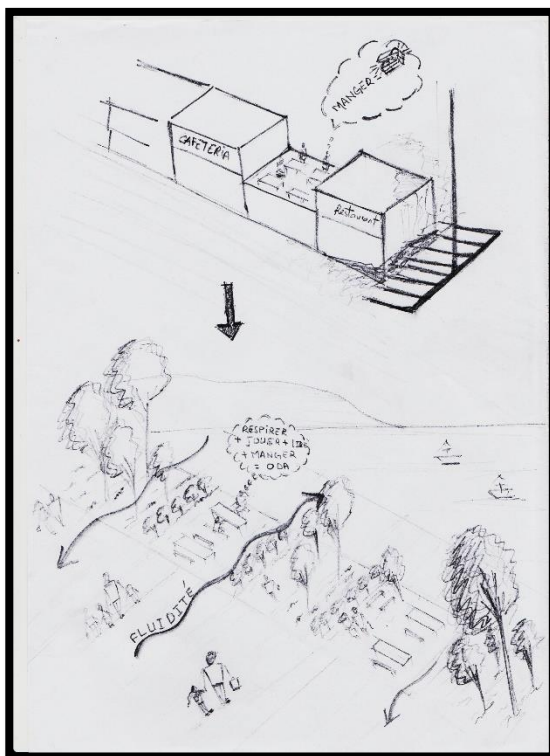
Carte mentale dessinée par une dame de 38 ans



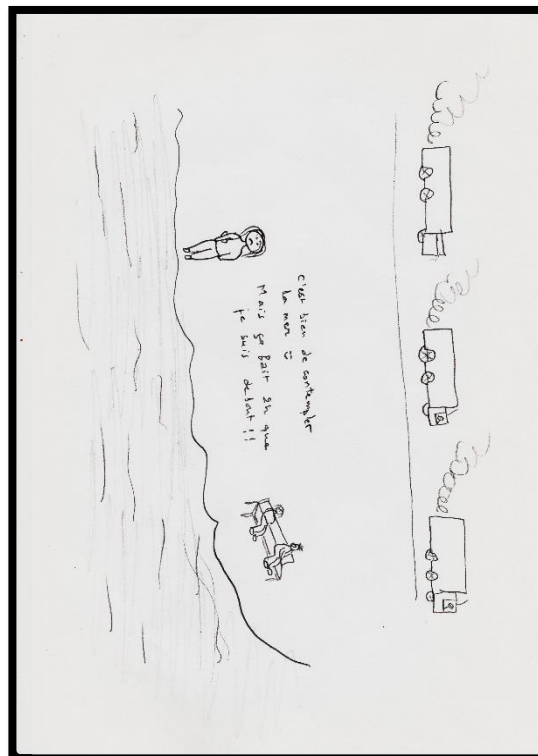
Carte mentale dessinée par un homme de 41 ans



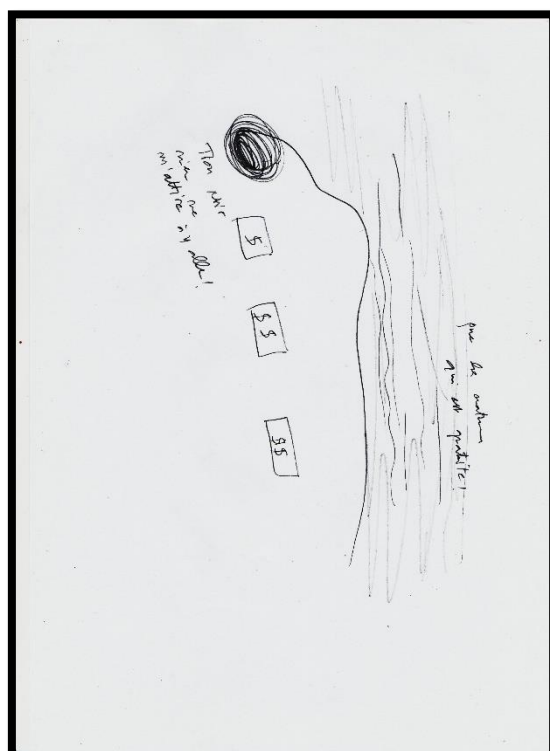
Carte mentale dessinée par un jeune homme de 23 ans



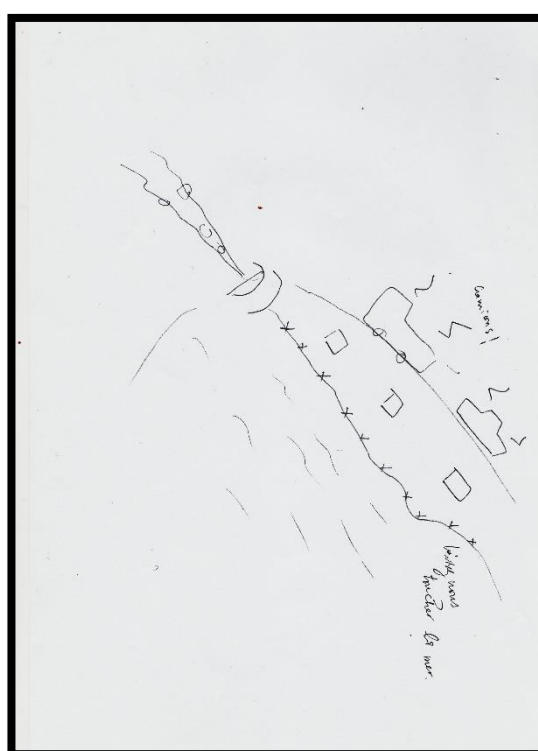
Carte mentale dessinée par une jeune femme
de 24 ans



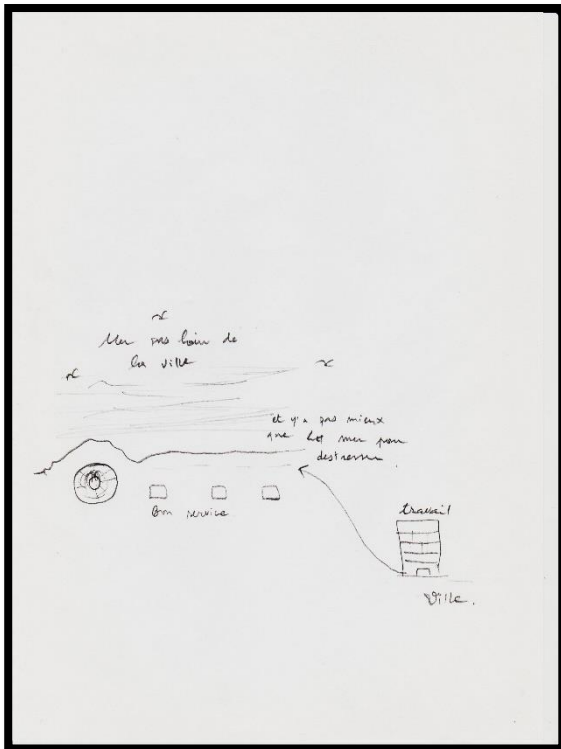
Carte mentale dessinée par une jeune femme
de 28 ans



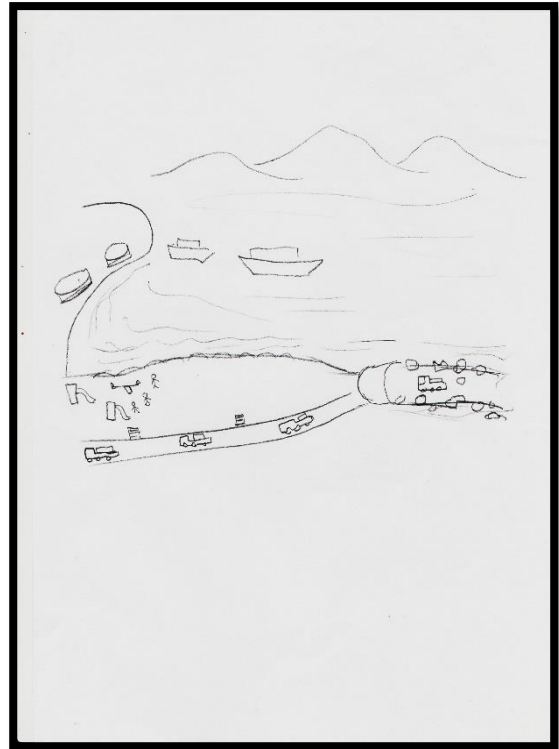
Carte mentale dessinée par un homme de de 47 ans



Carte mentale dessinée par un homme de 54 ans



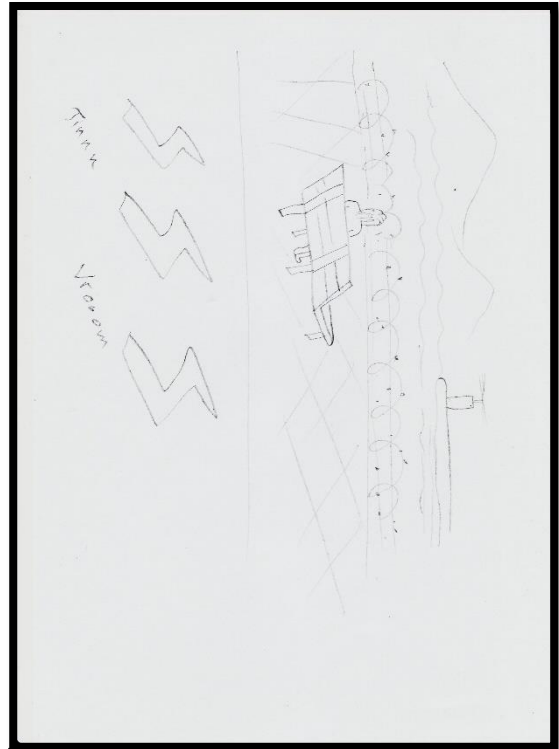
Carte mentale dessinée par un homme de 36 ans



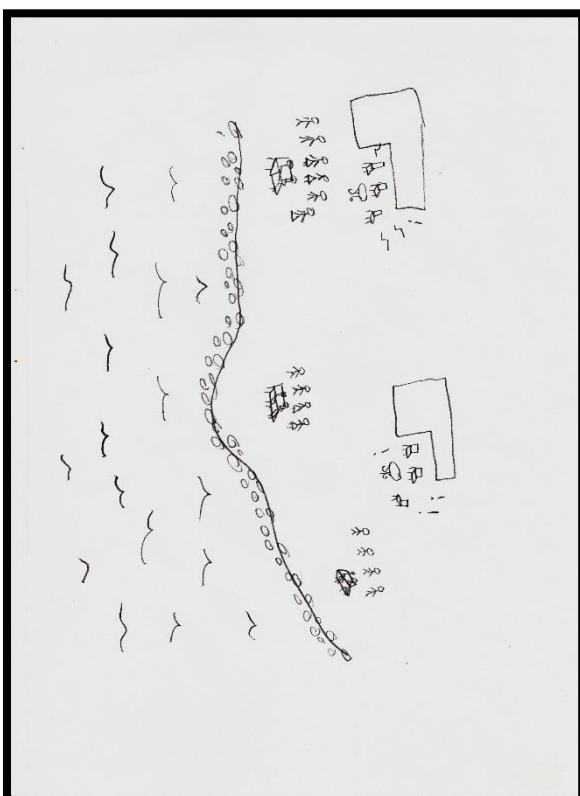
Carte mentale dessinée par une femme de 38 ans



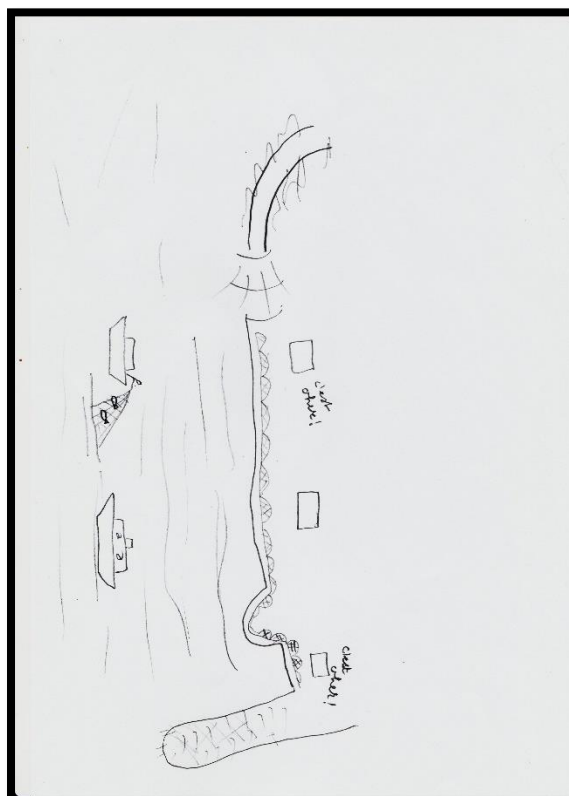
Carte mentale dessinée par une femme de 36 ans



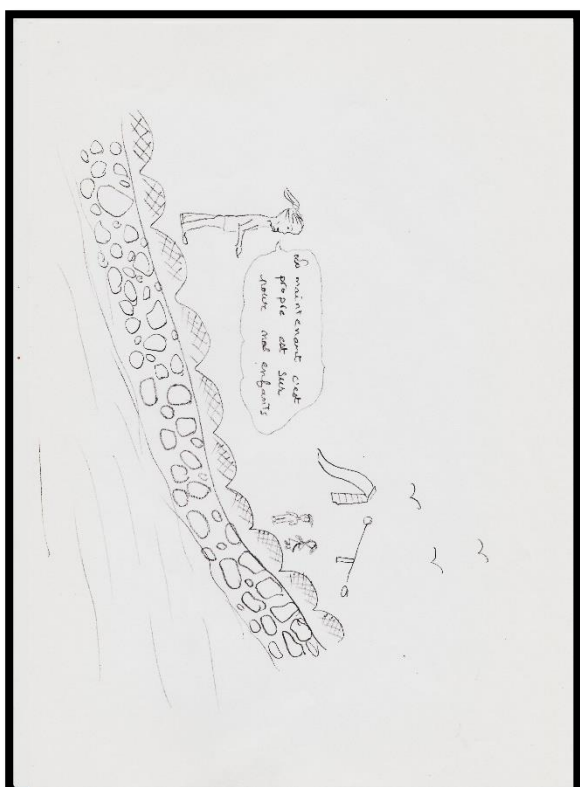
Carte mentale dessinée par une jeune femme de 26 ans



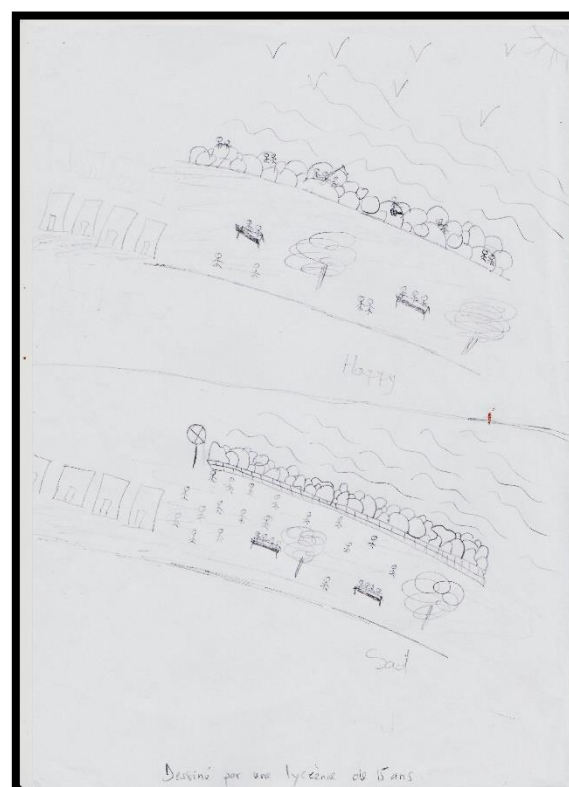
Carte mentale dessinée par une jeune femme de 24 ans



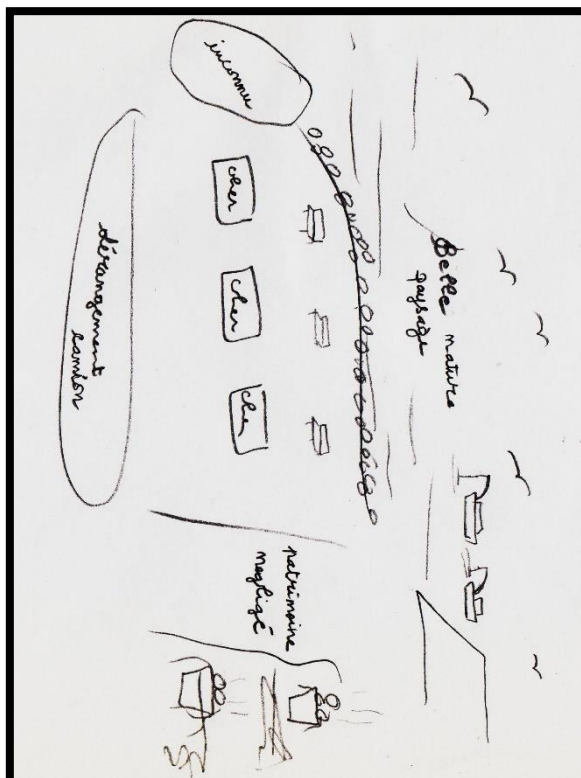
Carte mentale dessinée par une jeune femme de 32 ans



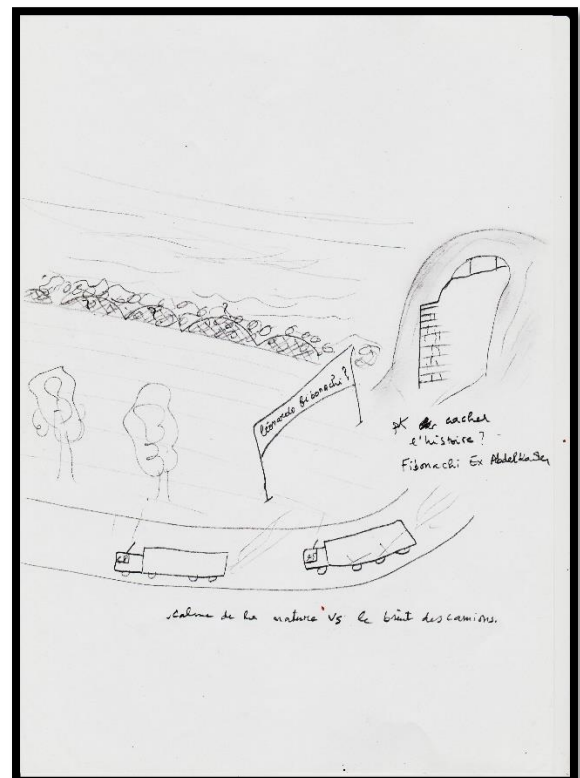
Carte mentale dessinée par une femme de 37 ans



Carte mentale dessinée par une jeune femme de 19 ans



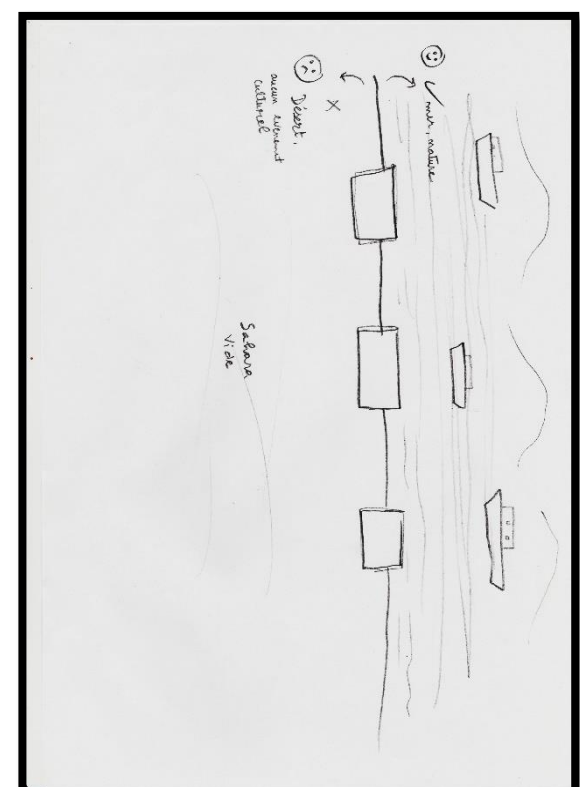
Carte mentale dessinée par un jeune homme de 24 ans



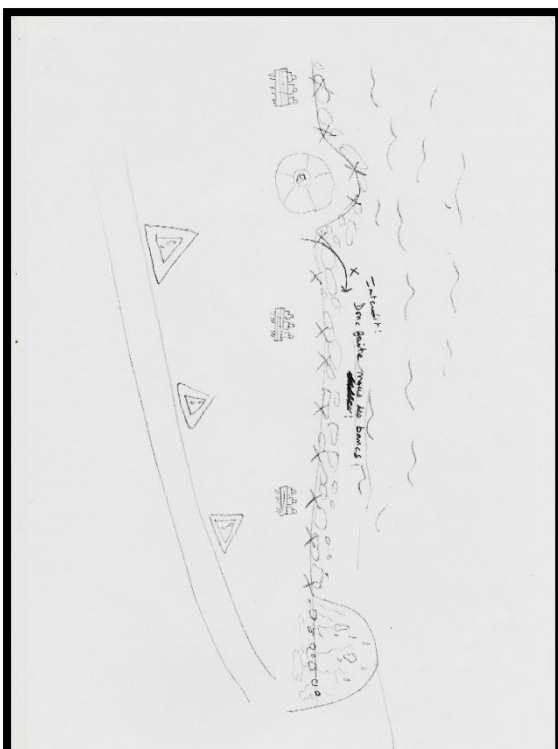
Carte mentale dessinée par un homme de 38 ans



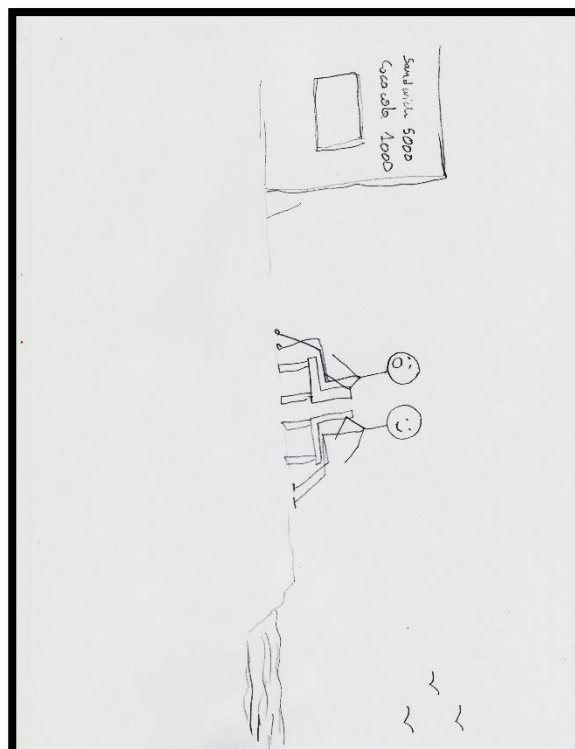
Carte mentale dessinée par une jeune femme de 33 ans



Carte mentale dessinée par un jeune homme de 24 ans



Carte mentale dessinée par un jeune homme de 27 ans



Carte mentale dessinée par un jeune homme de 24 ans