

Université de Blida 1
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master 2
ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN
MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

Intitulé du mémoire
Projet urbain et ville portuaire
Réaménagement de la zone portuaire de
Cherchell
« Pert de lien entre la ville et le port »

Etudiant : AMMAM Hind
FEKHAR Daïa

Encadré par :
MR BENOURED .D
MR SASSAN .A
MR SAFAR ZITOUN .D

SOMMAIRE

CHAPITRE 01 : CHAPITRE INTRODUCTIF

- I. Introduction A La Thématique Générale Du Master : Le Projet Urbain
- II. Introduction A La Thématique Spécifique : Projet Urbain Dans Les Villes Portuaires
- III. Présentation Succincte Du Cas D'étude : Ville De Cherchell
- IV. Présentation De La Problématique
- V. Démarche Méthodologique
- VI. Présentation Succincte Du Contenu De Chaque Chapitre

CHAPITRE 02 : ETATS DE L'ART

- I. Projet Urbain
 - I.1 Quelque Notion Du Projet Urbain
 - I.2. Principe Du Projet Urbain :
- II. Définition, Concept Et Mutation Des Ports Et Des Villes Portuaires
- III. Impact Des Relations Ville Port Sur Le Développement Des Villes Portuaires
 - III.1 - La Relation Entre La Ville Et Le Port
 - III.2 Le Clivage Ville Port
 - III.3. Le Délaissement Portuaire

IV. La Recomposition Des Villes Portuaires

IV.1. La Reconversion Portuaire

IV.2. Mouvement De Reconquête (Mouvement De Waterfront)

IV.2.1. Nouvel Fonction Apporte Par Le Mouvement De Reconquête

V. Analyse Des L'exemple Thématiques

V.1-Le Port De La Ville Du Havre

V.2. Le Port De Marseille

V.3. Le Port De Barcelone

VI. Conclusion

CHAPITRE 03 CAS D'ETUDE

PHASE 01 CONGNITIVE :

I. Présentation De L'air De Référence

II. Présentation De L'air D'étude

III. Evolution Historique De La Ville De Cherchell

III.1 Périodes Phénicienne: *Du 4^{ème} Au 1^{er} Siècle Av.J*

III.2 Périodes Romaine: *Du 1^{er} Au 6^{ème} Siècle*

III.3 Périodes Andalou-Ottomane: *Du 10^{ème} Siècle Au 1830*

III.3.1 Ville Du Moyen Age: *Du 13 Au 15^{ème} Siècle*

III.3.2 Ville Andalou Ottomane: *Du 15 Au 19^{ème} Siècle*

III.4 périodes coloniale: *du 1840 à 1962*

III.5 périodes contemporaine: *du 1962 à nos jours*

IV. SYNTHÈSE

PHASE 02 : NORMATIVE

I. Caractère De L'urbain

I.1. Structure Des Valeurs Historique

I.1.1. Éléments Infrastructurels

I.1.2. Éléments De Permanences

I.1.3. Éléments Paysagers

I.2. Matrice Géométrique

I.3. Occupation Des Sols

I.4. Typologie Du Bâti Et Structure Des Lieux Publics

I.5 Plan Invariant

II. Problématique Spécifique

III. Thématique D'intervention

PHASE 03 : OPERATIONNEL.

I. Périmètre D'intervention

I.1. Potentialité Et Contrainte Du Périmètre D'intervention

I.2. Schémas Et Intention De L'intervention

I.2.1 Constats Globale Du Périmètre

I.2.2 Constats Spécifique Du Périmètre

I.2.3 Les Intentions Du Programme D'intervention

I.2.4 Schéma D'affectation Des Fonctions

I.3. Plan D'aménagements

II. Aire D'intervention

II.1. Problématique Et Thématique D'intervention:

II.2. Projet D'étude

II.2.1. Les Objectifs Urbains Du Projet

II.2.2. Programme Du Projet

II.3. Genèse De La Forme Du Projet

II.4. L'organisation Fonctionnelle

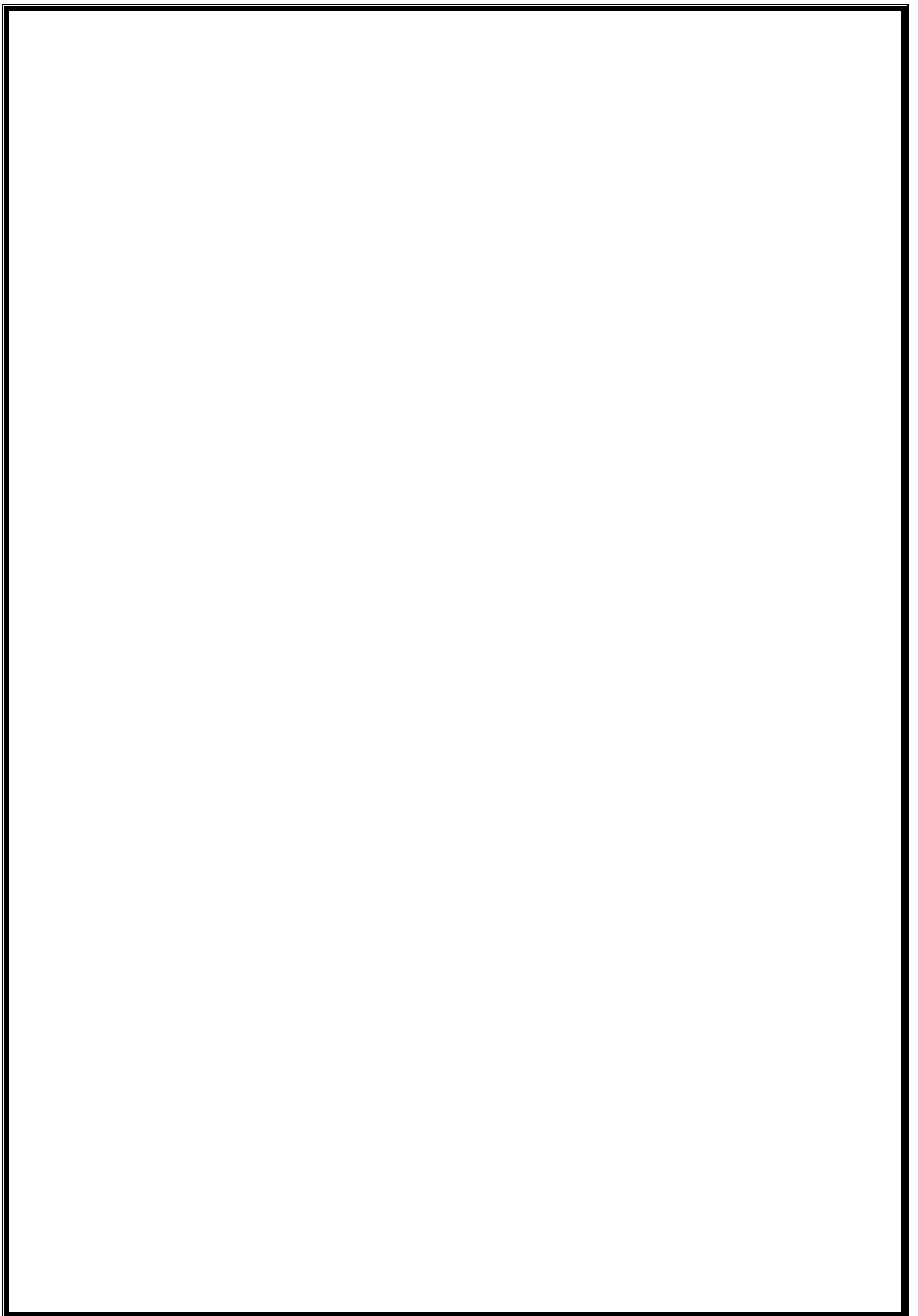
II.5.1. Organigramme Fonctionnel

II.6. Schéma Distributif

II.7 .Système Structurel

II.8. traitement de façade

Conclusion



Remerciements :

Au nom de dieu nous commençons et sur son aide nous comptons

Nous tenons à remercier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à notre formation ainsi qu'à la réalisation de ce travail.

Une mention spéciale sera portée au corps enseignant qui n'a ménagé aucun effort pour nous dispenser le savoir : en particulier nos professeurs monsieur BENOURAD D, monsieur SASSAN A .monsieur SAPHAR ZITOUNE DJAFAR..Qui ont été d'une efficacité exemplaire par leur constante disponibilité et les précieux conseils qu'ils n'ont cessé de nous prodiguer pour la réalisation de notre mémoire ainsi que pour nos conduits dans les pratiques à venir.

On tienne à remercier également monsieur SAYGHRI pour tout cet effort fournis et ces conseils.

Nous n'oublions pas de remercier chaleureusement nos parents .nos familles (frères et sœurs) et amis pour leur irremplaçables et indéfectible soutien.

Enfin nous espérons que cette œuvre architectural sera un support souverain au patrimoine du département d'architecture en particulier et au savoir architectural en général.

Dédicace :

Mes dédicaces de ce modeste travail au premier d'abord A une femme qui m'aimait corps et âme celle qui m'a donné la vie ma maman chérie. La lumière de vie et la source de mon bonheur.

A mon très cher papa que je ne trouve pas les mots pour exprimer ma gratitude et ma reconnaissance Pour c'est sacrifice sont amour et sont soutiens.

Sont votre aide et votre soutien je serais jamais arrivé là ou je suis.

Que le seigneur vous bénis de sa grâce pour nous laisser profiter de votre longue présence parmi nous.

A mon très cher frère amine que j'ai vraiment de la chance de l'avoir dans ma vie.

A ma très chère grande mère

A mes chers frères rouf et mes sœur Amel, Fatima Zohra. Nassima

Et a ma belle sœur Selma

A mes chers neveux Sofiane .Mohamed. Nouh et mes chers nièces Khadidja .Tasnime .Ryma et Sarah.

A mes tres chers oncles et tantes.

A mes chers cousins et cousines.

A mon très cher ami Nadjib pour son soutien moral

A tout la famille fekhar pour leur hospitalité et générosité.

A mon cher binôme FEKHAR Daïa.

A Chawki et Dhiaa qui ont fourni beaucoup d'effort pour nous apporter de l'aide.

A mes Chers amies : Kaouthar. Hiba. Imene .aicha .

A tout mes collègues du département d'architecture et du groupe 05

Et a tous ce qui m'on aider de pré ou de loin.

Dédicace :

Nous prions dieu que cette soutenance Fera signe de persévérance Et que nous serions enchantés Par notre travail honoré, Souhaitant que le fruit de nos efforts fournis Jour et nuit, nous mène vers le bonheur fleuri, Espérant des lendemains épiques Un avenir glorieux et magique.

Je dédie mon travail de tous ces années pleines des hauts et des bas à maman Affable, honorable, aimable : Tu représentes pour moi le symbole de la bonté par excellence, la source de tendresse et l'exemple du dévouement qui n'a pas cessé de m'encourager et de prier pour moi, à mon papa « Opa » Aucune dédicace ne saurait exprimer l'amour, l'estime, le dévouement et le respect que j'ai pour vous.

Puisse Dieu, le tout puissant, vous préserver et vous accorder santé, longue vie et bonheur.

A mon très cher ami Chawki Je dédie mon travail Sans ton aide, tes conseils et tes encouragements ce travail n'aurait vu le jour.

A mes très chère sœurs Meriem et son mari Amine Je vous souhaite un avenir plein de joie, de bonheur, de réussite et de sérénité.

A ma sœur Ikram et à mon petit frère Nour.

A mon cher binôme Hind merci de bien me supporter.

A Mr. Saighi, un remerciement particulier et sincère pour tous vos efforts fournis et vos conseils

A mes très chères amies Lina, Mina, Bichon.

A l'ami de la famille Dhiaa pour sa disponibilité et son aide



I. INTRODUCTION A LA THEMATIQUE GENERALE DU PROJET URBAIN

‘ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN’

La problématique générale du master ‘Architecture et Projet Urbain’ s’inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l’approche morphologique à la ville et au territoire.

Elle s’insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l’approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourrait aux modèles de l’urbanisme moderne.

Elle privilégie le fonds territorial comme **fondement** de la planification des ensembles urbains et **support** (réservoir, matrice affecté par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu’entretiennent ces villes avec leur territoire.

S’appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d’une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l’urbanisation et de ses formes.

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l’urbanisation et de ses formes), le master ‘Architecture et Projet Urbain’ soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d’urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l’urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c’est le projet urbain qui constituera l’apport spécifique de l’architecte dans la pratique plurielle de l’aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l’urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l’objet architectural et à la crise de l’urbanisme, devenu trop réglementaire.

Plus qu’un concept ou qu’une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l’expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l’urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d’un retour dans le champ de l’urbanisme opérationnel »(1).

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la Contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente(2).



Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects(3) :

- Le premier concerne une **théorie de la forme urbaine** : la ville considérée comme un espace stratifié, c'est-à-dire constitué de différents niveaux de projet correspondant à autant d'échelles spatiales (réseau viaire, îlot, unité parcellaire...) et de réalisations relevant chacune d'acteurs et de logiques spatiales différents.
- Le deuxième aborde les **méthodes du projet urbain**, et reprend en écho aux qualités de la forme urbaine traditionnelle, l'idée de décomposition des temps et des acteurs de projets en fonction de deux échelles : celle de la définition du fragment urbain et celle de la conception de l'édifice.
- Le troisième s'attaque à la difficile question des **logiques institutionnelles et procédurales**. L'auteur se livre à une critique en règle de l'urbanisme opérationnel et pointe l'absence de vision spatiale, l'abstraction du règlement par rapport à la notion traditionnelle de règle ; une nuance qu'il illustre par l'évolution des notions d'alignement et de gabarit.

C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain.

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »(4).

Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre **continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité**.

Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain.

Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.



Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l'industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...). L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... construit la ville.

Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche

Au courant de l'année universitaire 2014/2015 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, on citera :

- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie
- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain et les nouvelles centralités
- Le Projet Urbain et le développement durable

A travers le thème du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville.

Dr. Arch. M. Zerarka
Porteur ¹du master 'Architecture et Projet Urbain' mai 2015

1. Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)

2 Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme oeuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

3 Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille

4 Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118



II. INTRODUCTION A LA THEMATIQUE SPECIFIQUE :

PROJET URBAIN EN ZONE PORTUAIRE :

Pendant de nombreux siècles, ville et port ont formé un système dont leurs activités étaient quasi consubstantielles, créant ainsi une trame urbaine spécifique à cette logique d'interdépendance et de complémentarité, mais aussi tout un imaginaire, liés à une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échanges, de commerce, centre de vie et de brassage culturel.

Les villes portuaires sont devenues un sujet très important pour les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens (DUCRUET, C. 2004.) la relation entre ville et port villes et ports « entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter » (PRELORENZO Claude. 2010).

Cette relation n'est pas homogène, par contre elle présente une imbrication spatiale de deux entités distinctes et en interdépendance.

, les rapports entre ville et port ont changé. De profondes mutations ont eu lieu, telle que la révolution industrielle qui a participé notamment aux bouleversements de la ville portuaire. Ces bouleversements spatiaux-fonctionnels dans la structure du port, induisant une nouvelle définition conceptuelle, passant de la notion « le port et sa ville » vers celle de « le port et sa région ».

Ce bouleversement a eu un impact sur les relations urbano-portuaires au sein de ces villes en les guidant vers une dissociation qui a créé une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port et un éclatement spatio-fonctionnel entre ville et port. On assiste en effet la plupart du temps à une délocalisation de tout ou partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville, engendrant non seulement des espaces en déshérence au cœur de la ville, mais également des effets d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville.

.cela a conduit la ville portuaire à un phénomène appelé clivage ville-port et un autre phénomène appelé délaissement portuaires.

Suit à ces conséquences un mouvement de 'reconquête' également. Vienne comme une réponse au délaissement portuaires ce dernier vise à une recomposition de la ville portuaire qui permet à la ville de se moderniser et se redynamiser à travers les opérations de reconversion et de réaménagement.



III. PRESENTATION SUCCINCTE DU CAS D'ETUDE :

La ville de Cherchell une large séquence historique de l'antiquité algérienne se trouve dans cette riche entrée côtière, en effet Cherchell assiste à l'avancement de plusieurs civilisations de différentes époque laissant à chaque passage des témoignages concrets qui subsistent jusqu'à nos jours et constituent aussi un patrimoine historique universel de valeur inestimable et de grande importance économique et touristique.

L'aire d'étude que nous avons choisi est tributaire des enjeux que vise notre étude à savoir l'aménagement et la revalorisation de deux entité spéciale interdépendantes : le port et la ville Cela revient à déterminer dans le cadre de notre démarche la Zone qui pourra constituer l'échelle pertinente pour appréhender la problématique de rupture entre ville et port.

Notre choix et porter sur La ville de Cherchell c'est avant tout le témoin vivant de deux milles ans d'histoire mais aussi l'un des sites les plus spécifiques de l'Afrique antique, la romanité y a sa large part, et a finalement imposé son uniforme de ruines romantiques qui à séduit par sa beauté et son originalité tant de monde, ce qui lui a valu une renommée universelle.

IV. PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE :

Les villes portuaires ont toujours constitué un champ captivant de recherche, et cela est du aux successions des civilisations historiques qui ont fait leur histoires ainsi que les mutations urbaines subies au fil des années, les faits qui ont engendré des transformations au niveau de leurs tissus urbains, et le paysage notamment.

Parmi ses mutations, La séparation fonctionnelle et la difficulté de faire vivre ensemble une ville et un port, pour des raisons de divisions fonctionnelles très ancrées dans le territoire purement urbain d'un côté, et purement portuaire de l'autre.

Les auteurs précités proposent de chercher à dépasser ce fonctionnalisme pour pouvoir réfléchir à des stratégies englobant les différents acteurs d'un seul et même territoire que serait la ville-port

Les rapports autrefois dialectiques entre activités portuaires et activités urbaines Les échelles de temps et de lieu se sont profondément modifiées dans les villes portuaires au point qu'il est nécessaire de les repenser sous un nouvel angle. Ceci dit, l'idée de faire vivre ensemble ville/port alors que les deux entités ont été séparées fonctionnellement depuis des décennies semble difficile à mettre en pratique. Cette dualité a toujours été considérée comme un système intégré complémentaire et imbriqué dont le rôle principal est de constituer des espaces d'échanges de valorisation de production tournée vers le commerce maritime. Plusieurs facteur extrinsèques (la mondialisation, la concurrence, le développement démographique etc. Les contraintes naturelle) ont rompu l'équilibre entre le port et la ville, certaines activités portuaire ont été purement et simplement été



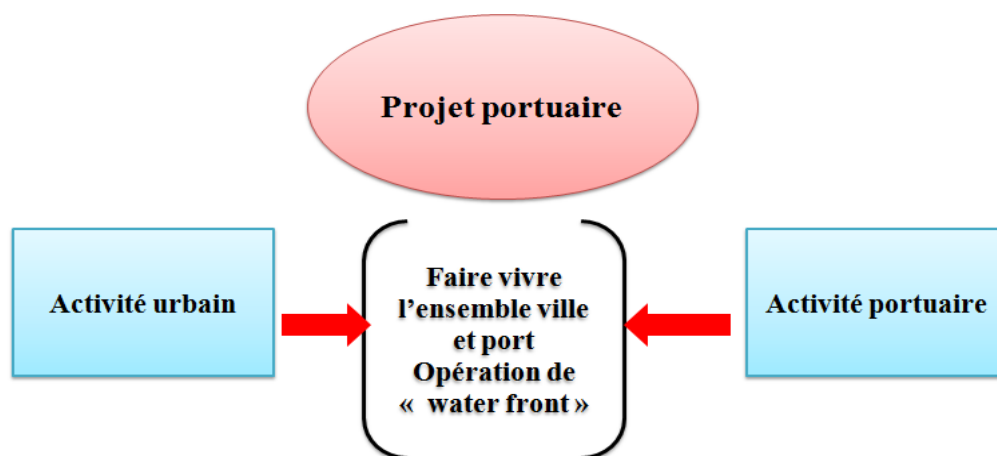
Arrêtées ou délocalisées en dehors des villes, des infrastructures portuaires ont été ainsi progressivement abandonnés, le corollaire de cette situation c'est que ces espaces à l'interface de la ville et du port constituent souvent une véritable rupture au sein des villes portuaires.

Cette problématique s'insère dans les débats actuels des villes-ports Mais comment imaginer de nouveaux liens entre ville et port ?

Les différentes transformations à imaginer pour que les deux entités ville-port restent unies de manière profitable à tous les acteurs urbains et portuaires, mais aussi habitants et touristes sportifs et plaisanciers. L'ambition aujourd'hui est de proposer une nouvelle génération de transformation par les quelles la ville et le port resteraient combinés voire même intégrés d'une manière plus étroite et novatrice. Il s'agit de transformer à nouveau la ville en une vraie ville portuaire.

D'après notre lecture plusieurs problématiques résident sur différentes échelles dont on cite :

- La Perte du lien entre ville et port
- La dégradation du patrimoine urbain et architectural
- L'abondant des vestiges romains
- La présence des zones militaires en plein centre de ville de Cherchell ce qui condamne certaine vestige romaine et qui crée un obstacle pour le fonctionnement de la ville.
- Une structure urbaine qui ne répond plus aux actuels besoins de mobilité.
- La pauvreté du paysage urbain
- L'absence de projets architecturaux touristique qui pourrait revaloriser la vocation balnéaire et touristique de la ville.



La problématique nous amène a posé un certain nombre de question dont les pertinentes sont énumérés ci-après :



- Quelles sont les conséquences des activités portuaires sur la qualité de vie et sur l'attractivité de la ville,
- Comment élaboré un schéma d'organisation globale du territoire ville /port ?
- Comment valoriser la voie d'eau comme support de mobilité ?
- Quel paysage donne à l'espace portuaire ?
- Comment assurer une accessibilité plus facile du citoyen à l'eau ?
- Quelle sont le différent aménagement touristique adéquats à apporter au port ?

Les Objectifs :

L'objectif est d'esquisser des propositions intégrant la ville et le port comme une seule unité urbanistique sans frontière. Ce qui nécessite évidemment des actions tant au niveau du port que de la ville. Renforcer l'identité de la ville de Cherchell avec son port.

Il s'agit d'une mixité ville port à part entière dont l'aménagement est en adéquation avec la société de loisirs et de consommation actuelle : se promener. Consommer se divertir au

dessus ou à coté du port tout en contemplant le port historique qui devient un port moderne en gardant son cachet historique et patrimonial qui le distingue des autres ports. à

La façon d'un spectacle .le port n'est plus considérée comme une entrave à l'aménagement permet. Dans le projet de montrer qu'il est possible d'imaginer une nouvelle interface.et il est indispensable de penser la ville port en l'articulant à l'ensemble de son territoire productif.

Hypothèse :

- Amélioration du rapport entre la ville et le port par l'espace publique portuaire.
- Donné un nouveaux souffles par l'activité de plaisance afin d'attiré plus de touriste ainsi que les habitant de la ville
- Dynamisation de la vie sociale et culturelle du port par la création des espaces publics sur le quai.



V. PRESENTATION DE LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE :

Notre choix d'étude est porter sur la ville de Cherchell une ville historique asses complexe qui a une diversité patrimonial bâti et des vestiges romain .cette multiplicité des valeurs rend la type d'intervention sur la ville est une peut délicat

L'élaboration d'une méthodologie doit confronter le modèle théorique et la cadre pratique afin de synthétiser l'attitude projectile.

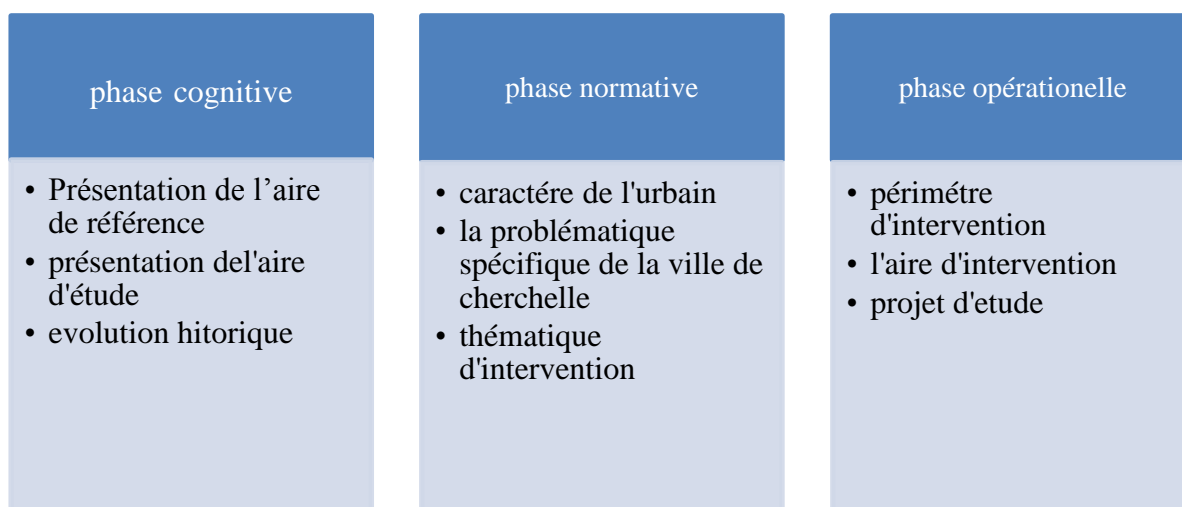
Modèle théorique : consiste à la connaissance et la recherche de la thématique

La cadre pratique : qui nous permettre l'identification des préexistences

L'attitude du projet : qui nous permettre à son tour la définition de projet.

Cette différente démarche se résume en trois chapitres :

- Dans la première partie notre travail va commencer par donner une petit introduction sur la thématique générale du master ensuite la thématique spécifique de notre cas d'étude dans laquelle on va aborder un petit aperçu sur les villes portuaire
- portuaire ainsi qu'au l'impact des différentes mutations qu'à connu les villes portuaire a travers histoire .dans le même chapitre on va faire Présentation du cas d'étude en faisant un aperçu historique sur la ville de Cherchell ensuite la problématique.
- Dans la seconde partie entièrement bibliographique qui sera réservé uniquement pour l'état d'art donc sur l'appuis des ouvrage et les article qui trait la même thématique que la nôtre ainsi que faire quelque analyse d'exemple thématique qui pourront être bénéfique pour notre projet.
- Et pour la dernier partie la projection d'un projet urbain et architectural nous avons divisé notre travaille en trois phase :





VI. PRESENTATION SUCCINCTE DU CONTENU DE CHAQUE CHAPITRE :

Chapitre 01 : Chapitre Introductif

- Introduction à la thématique générale du master : le projet urbain
- Introduction a la thématique spécifique : projet urbain dans les villes portuaires
- Présentation succincte du cas d'étude : ville de Cherchell
- Présentation de la problématique
- Démarche méthodologique
- Présentation succincte du contenu de chaque chapitre

Chapitre 02 : Etat De l'Art De La Connaissance En Relation Avec La Thématique Développée

- Projet urbain
- Définition, concept et mutation des ports et des villes portuaires :
- Impact des relations ville port sur le développement des villes portuaires :
- La recomposition des villes portuaires :
- Analyse des l'exemple thématiques
- Conclusion

Chapitre 03 : Le Cas D'étude

Phase cognitive :

- Présentation de l'aire de référence
- Présentation de l'aire d'étude
- Evolution historique

Phase normative :

- Caractère de l'urbain
- Problématique spécifique
- Thématique d'intervention

Phase opérationnel :

- Périmètre d'intervention
- L'aire d'intervention.
- Conclusion.

Référence et bibliographie



I. PROJET URBAIN

I.1 Quelques notions du projet urbain :

- « ... *Un projet urbain ne se fait pas en un jour, mais il accompagne le processus de transformation urbaine dans la durée, il ne peut pas répondre à la logique de l'urgence souvent invoqué par les maires. Il doit réunir des compétences multiples, car il s'applique à la ville qui est une réalité complexe pas unique ou formes matérielles et formes sociales sont liées dans des relations qui se sont établies dans le temps et dont il devra prendre compte. Il se réfère à une multiplicité de techniques dont la maîtrise ne peut être confiée aux seuls architectes ou ingénieurs, mais demande selon le cas, d'autres compétences spécifiques et nécessaires pour sa faisabilité (y compris financière) puisque il a une visée large, il doit permettre le débat et l'échange avec la population dont l'avis est déterminant... ».* **Patrizia Ignalina.**
- La notion de projet urbain a une portée globale dans la mesure où elle, e détermine pas de schéma stricts .mais elle s'inscrit plutôt dans une finalité plus large .économique .sociale et culturelle et dans un concours de compétences elle peut alors se diviser entre une perspective générale économique-sociale culturelle et les choix spatiaux organisation de la trame, des espace public du paysage en relation avec la ville existante. Edification et affectation des bâtiments la notion de projet urbain renvoie aussi à une multiplicité de techniques parce qu'il se rapporte à plusieurs compétence d'aménagement de construction d'écologie. cette multiplicité de techniques n'a de sens que si elle a une légitimation globale (dans la conception même des choses et dans les moyens d'articuler toutes ces techniques) de nature politique. le projet urbain renvoie donc à une notion globale : il s'identifie avec un ensemble d'actions inscrites dans la durée et légitimées par le pouvoir politique.
- Le projet urbain peut être aussi bien une action concrète qu'une démarche méthodologique
- Le projet urbain servait à donner à l'ambition stratégique son ancrage territorial. est de s'occuper de la dimension formelle, esthétique et fonctionnel de la ville en cohérence avec l'ambition stratégique et Ces aspect morphologique urbain doivent donc désormais être pris en compte dès l'amont du processus de planification même s'ils sont second par rapport aux aspects socioéconomique.
- Le projet urbain une action globale et négociée pour créer un environnement de qualité
- Ainsi le projet urbain ne peut être défini en fonction d'une échelle unique, il ne signifie pas seulement un projet d'urbanisme ou un projet d'architecture, il implique nécessairement soit comme facteur de réalisation, soit comme objectif de poursuivi. la prise en considération du support économique, sociale, culturelle et opérationnel.



I.2. Principe du projet urbain :

C'est la reproduction de la ville sur elle-même, non comme croissance ou étalement de la ville

- Il vise à équilibrer la ville du court terme et du long terme, et non dans l'urgence ou l'utopie
- Le projet urbain est pensé en rapport avec la totalité des acteurs de la ville.
- Il favorise les intérêts communs plutôt que l'intérêt public ou général
- C'est un dispositif acceptable, réalisable, donc ajustable et réversible (en termes de faisabilité politique et économique, ainsi qu'en termes de solutions techniques)
- C'est un dispositif complexe ; en terme de spatialité (mixité urbaine et non mono-fonctionnalité)
- Il vise le développement urbain durable.

II. DEFINITION, CONCEPT ET MUTATION DES PORT ET DES VILLE PORTUAIRE

Définition des villes portuaire :

Un point « *point-clé de l'organisation de l'espace* » une « ? *ville-nœud de communication* »
Où se développent des activités spécifiques pour le chargement et le déchargement des marchandises

Son rôle dans l'espace géographique et un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestre (M BORCARD °) dont la fonction originelle de rupture de charge en fait une « *synapse* ». (mémoire la reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port. master 2 p 11)

les concepts fondamentaux des villes portuaires :

- **La centralité** : est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un réseau, la centralité exprime un « *degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région* »;
- **La nodalité** : Dans le cas des villes portuaires, la nodalité se rapporte aux infrastructures portuaires principalement, à leur taille et leur degré d'accessibilité nautique et terrestre ;
- **La réticularité** : Pour les villes portuaires, la réticularité correspond à leur niveau d'insertion dans les réseaux des opérateurs de transport (D. Fleming et Y. Hayuth, 1994). Cette qualité d'insertion n'est pas forcément liée à la centralité ou à la nodalité, même si la plupart des ports considèrent qu'améliorer leurs nodalité va accélérer leur éléction par les compagnies maritimes



Définition de l'interface ville /port :

- Une interface est un espace de contact qui permet en relation deux ensembles géographiques distincts. Dans le cas de la ville portuaire on parle d'interface ville /port .cette interface est une plateforme qui reçoit du côté du port des flux maritimes et d'un autre des flux ferroviaires et routiers.
- C'est le système qui fonctionnait au XIX Emme et début XX siècle (mémoire la reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port. master 2 p 13)

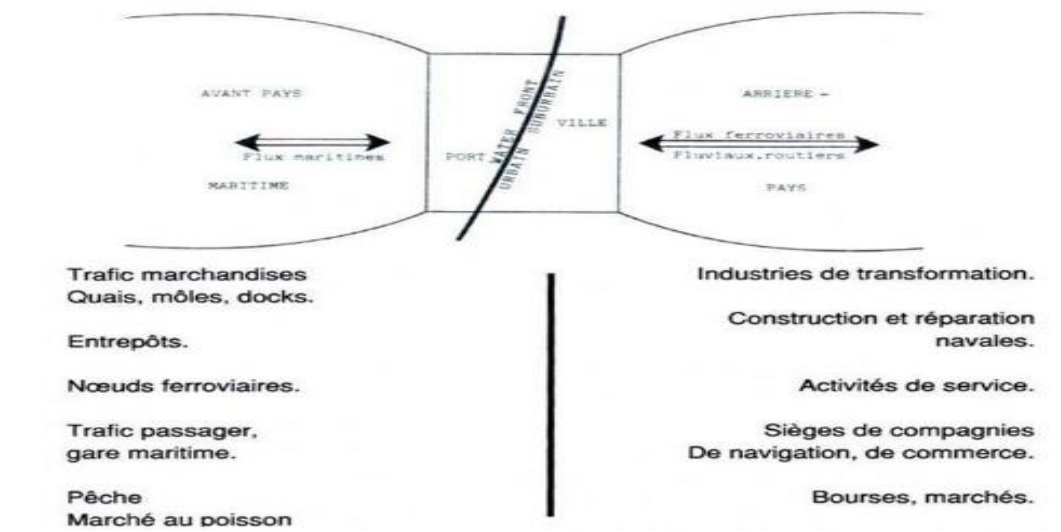


Fig.-01-

Définition des ports :

Le mot port signifie en grec : passage

Au début du 20 Emme siècle le port était défini essentiellement comme un abri contre les tempêtes .aujourd'hui le port est une infrastructure composée d'un certain nombre d'élément complémentaires assurant une continuité entre les voies maritimes fluviales. Et terrestres et permettant la réception des navires et leur protection de la houle et des vents. Le port doit permettre aux navires d'effectuer les opérations de transit (chargement et déchargement des marchandises .embarquement et débarquement des voyageurs) dans une totale sécurité. Les différentes infrastructures du port doivent êtres agencées et ordonnées de manière à remplir pleinement les missions de transit de marché. De centre industriel et aussi permettre aux navires de se ravitailler et d'effectuer les entretiens et réparations nécessaires



Bref historique des ports :

Au 13^{ème} siècle à Sidon et Tyr les phéniciens ont construit les premiers ports. Ensuite d'Alexandrie que le 2^{ème} port a été fondé. D'autres ports ont essaimé le long des côtes méditerranéennes à savoir le port du Pirée à Athènes, le port d'Ostie pour Rome et le port de Carthage.

La révolution industrielle du 19^{ème} siècle a métamorphosé la construction du port grâce à l'apparition du béton et a entraîné une spécialisation et une différenciation entre ports de pêche, ports militaires ou ports de commerce.

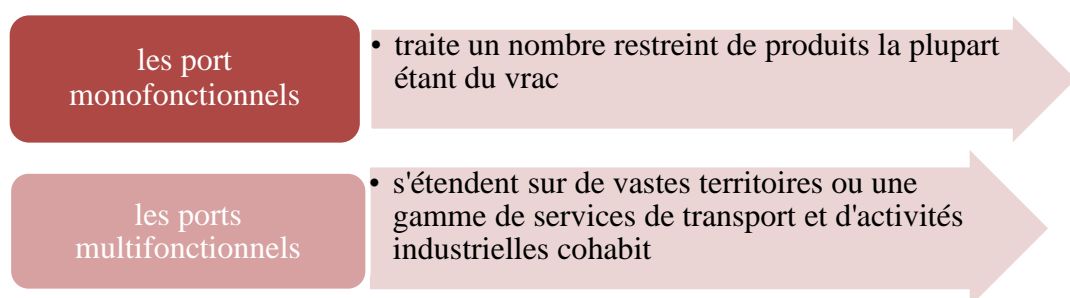
Ces derniers se spécialisent encore plus vers le début du 20^{ème} siècle en développant des terminaux pour chaque type de marchandises. Les ports sont des interfaces stratégiques aussi bien sur le plan économique, militaire que sanitaire.

Après la révolution industrielle, les métiers portuaires se sont développés dans les communautés côtières qui exerçaient des activités de commerce maritime, de pêche et des activités militaires. L'importance de chaque port dépendait de l'évolution du marché.

L'interface de la ville à la mer a été générateur et stimulant de créativité de nombreuses activités nouvelles ; industrie du poisson, conserveries, séchage de poisson, construction navale, bases navales, commerce divers, restauration collective, activités artistiques, etc.

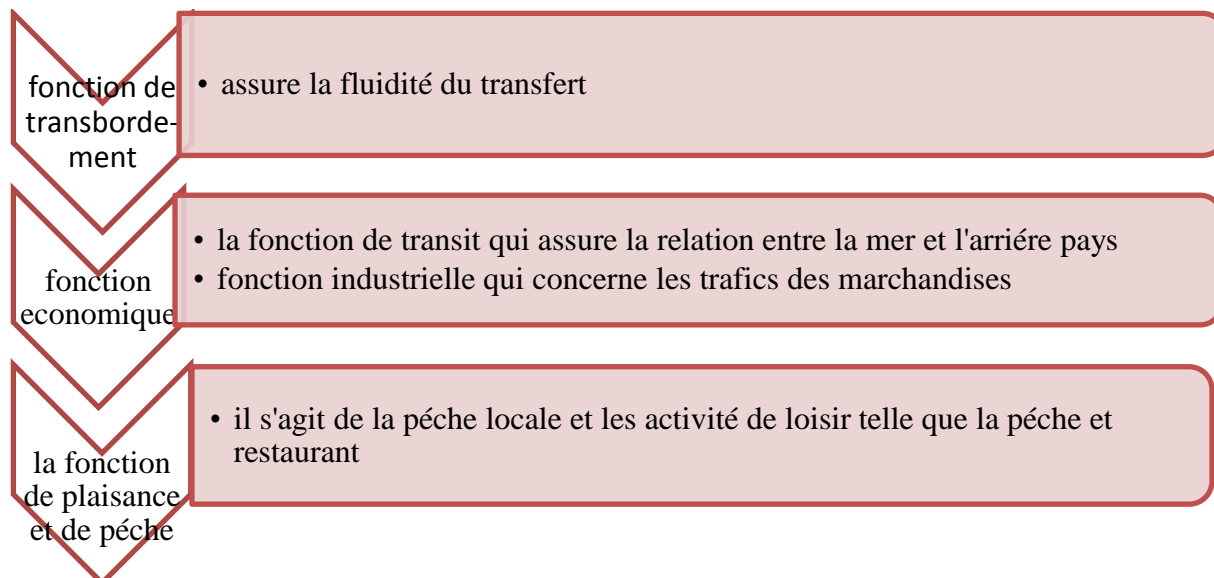
la morphologie et typologie fonctionnelle des ports :

Il existe à travers le monde plusieurs types de ports, ils sont répartis selon leur spécialité en deux catégories :





les fonction des ports :



Le port un nouvel intérêt citoyen :

Le bord de l'eau a rarement été un espace recherché et valorisé par les citoyens, de nombreuses villes ont longtemps tourné le dos à la mer et s'en sont protégées par des remparts ou des glacis, le port est longtemps resté un quartier sordide, misérablement peuplé.

À partir des années 60 le port à changer d'image le gout balnéaire c'est généraliser la ville devient un lieu et un temps de loisirs de plein air et les populations urbaines aspirent à disposer, Les ports entrent dans la sphère de l'intérêt culturel des citoyens. Les grues, les quais, les docks ne sont plus des objets étranges aux fonctions triviales, ils deviennent des signes, des valeurs, des objets, des lieux, des édifices que l'on souhaite connaître et visiter.

Enfin, plus récemment, le port devient un lieu pittoresque, son paysage fonctionnel se transmutant en spectacle culturel. 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.



Mutation et développement portuaire :

Les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature. Parmi les facteurs importants qui ont influencé sur les villes portuaires c'est l'évolution des techniques de construction qui ont à leur tour nécessité une restructuration complète des outils portuaires qui rend leurs installations inadaptées aux milieux urbains.

Le gigantisme naval a donné naissance à des espaces hors de la ville le port s'est coupé progressivement de la ville en s'éloignant ou en traçant des frontières. Les activités portuaires se sont délocalisées hors du territoire urbain et les anciennes installations ont été délaissées et l'espace de l'interface constitue une rupture entre la ville et le port.

Les mutations ont touché également les trafics de marchandises diverses ce qui a bouleversé l'organisation de la structure et les fonctions portuaires.

La vie d'un port est ponctuée de croissance et de crise de ses activités qui ont un impact direct sur la forme de la ville. De ce fait une nouvelle approche est désormais en marche : celle visant à rendre visible le port moderne, à donner une nouvelle image, celle d'un port plus accessible, mieux intégré, dont la présence d'eaux devient un atout supplémentaire pour l'attractivité de la ville portuaire. C'est un nouveau sur le port que l'on voit naître.

III.IMPACT DES RELATION VILLE PORT SUR LE DEVELOPPEMENT DES VILLE PORTUAIRE :

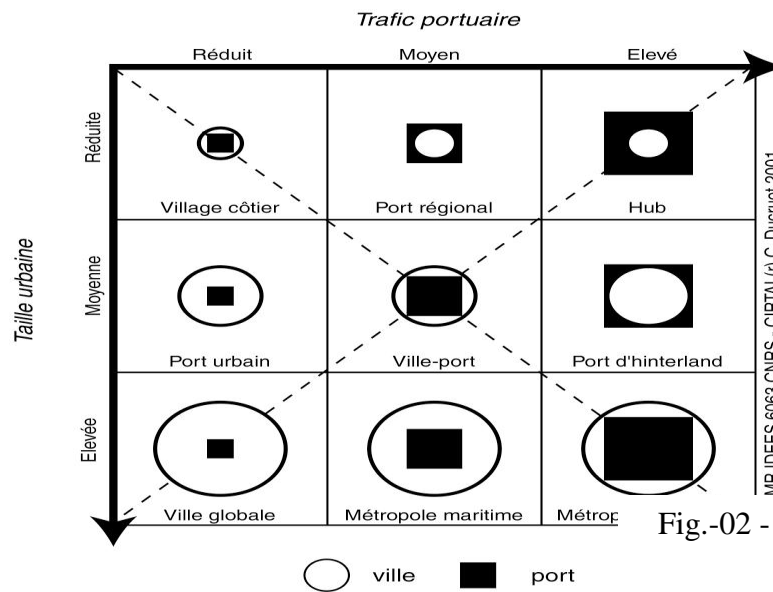
III.1 - La Relation Entre La Ville Et Le Port :

Il existe des rapports de contiguïté et d'organisation spatiale entre la ville et le port. Le port par les richesses qu'il crée, par la multiplication de ses liaisons spatiales contribue au développement de la puissance de l'agglomération et d'une aire d'influence importante à sa diversité fonctionnelle, à son rayonnement extérieur et à sa centralité.

- Un rapport de blocage réciproque ; bloque le port et le contraint à glisser vers l'aval ou sur la terre, le port lui bloque également l'extension de la ville et la canalise vers le sud.

- Problème de communication interne ; il faut préciser que la ville portuaire ne peut se résumer à la réunion de deux ensembles juxtaposés, la ville et le port, c'est un ensemble complexe d'interaction où le flux entre les deux organes impose un équilibre, une ambiance et un sentiment d'appartenance.

Les deux entités cohabitent activement ; le port est devenu équipement d'une ville qui ne cesse de croître, ni tout à fait urbain, ni tout à fait marin.



III.2 Le Clivage Ville Port :

les mutations qui ont vécus les ville portuaire on eut un impact direct sur la nature des ports Le port moderne fonctionne plus comme un porte que comme un centre d'activités et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville

L'espace portuaire est modelé pour répondre à une fonction de transport dominante et il devient plus homogène, technique, démesuré. Ces caractéristiques l'opposent à la ville

La concentration de la quasi-totalité des activités de manutention et des investissements sur de nouveaux sites éloignés se traduit logiquement par un certain effacement portuaire au sein de la ville. Les anciennes installations vont être pour la plupart négligées voire délaissées Ce phénomène se généralise.

Les ports et la ville deviennent des entités de plus en plus distinctes voire distantes Cependant, si le clivage ville/port se manifeste clairement à travers un phénomène de Dissociation sur le plan spatial voire institutionnel, il s'exprime toutefois différemment sur le plan économique et social.

De même une dissociation spatiale ne se traduit pas pour autant certaines activités restent situées en milieu urbain (passagers, cabotage,...) même si elles sont relativement dissociées du tissu urbain (zonage fonctionnel). D'autre part, *Yehuda Hayuth* observe que malgré la délocalisation de la plupart des équipements portuaires sur de nouveaux sites, le "tertiaire portuaire" reste souvent dans l'interface traditionnelle, car il nécessite un environnement économique urbain .De même, *Jacques Guillaume* fait une distinction entre le secteur opérationnel portuaire se délocalisant et les secteurs décisionnels (direction des ports,

Fig.-02- Sources : approche comparée du développement des villes-port l'échelle mondiale, César Ducruet



Compagnies maritimes) et relationnels (agents maritimes,...) qui demeurent dans la ville portuaire et qui peuvent la renforcer dans son rôle de place centrale et de lieu transactionnel.

III.3. Le Délaissement Portuaire :

La délocalisation du port et les changements qui l'ont accompagné vont avoir un grand impact sur l'interface ville/port : on aura d'une part des équipements qui vont rester sur place n'étant plus adaptés pour la ville vu l'absence de toute activité portuaire, ils vont modifier la nature du contact entre le tissu urbain et le tissu portuaire.

Suite à la dissociation des systèmes urbain et portuaire, l'interface est plongée dans une phase de dysfonctionnement. L'espace est condamné d'une part, il n'est plus d'aucune utilité n'étant plus rentable économiquement et d'autre part le port n'a jamais eu une configuration urbaine classique s'étant développé autour des activités portuaires et maritimes.

De ce fait la ville a du mal à s'intégrer à ce tissu voué à l'abandon, l'interface entre les deux se retrouve alors en double décalage par rapport à un port abandonné et une ville qui n'arrive pas à gérer ce dernier.

Le délaissement aura naturellement pour conséquence la dégradation de l'interface ville/port, et l'apparition de ce qu'on appelle les friches portuaires.

Ce sont en fait les espaces abandonnées qui étaient liés à l'activité portuaire, de plus en plus désertés et dégradés.

IV. LA RECOMPOSITION DES VILLE PORTUAIRE :

Le délaissement portuaire a de multiples conséquences au niveau spatial, culturel, social ou économique qui remet en cause l'organisation de la ville. Avec le temps la structure de la ville va se transformer, introduire un nouveau schéma d'aménagement et d'organisation d'espace dans un contexte de valorisation nouvelle et qui répond mieux aux nouveaux besoins de la ville portuaire afin de tisser les liens perdus entre ville et port et qui permet à la ville portuaire de se redéfinir par la reconversion portuaire et de le mouvement reconquête.

IV.1. La Reconversion Portuaire :

- ❖ **Définition :** Renouveau . régénération . requalification . rénovation . réhabilitation autant de termes en « re » qui indiquent différentes mutations . une recomposition des espaces et des territoires . ces recompositions ont toujours existé : les territoires comme les organismes vivants naissent . croissent , déclinent et meurent et c'est particulièrement le cas des territoires urbains et portuaires . la reconversion est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement (mémoire la reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port. master 2 p 19)



- Le processus de reconversion de friches portuaires constitue, dans bien des villes, une occasion unique de renaissance urbaine, de création des nouvelles centralités. Les possibilités d'aménagement liées au tourisme et aux loisirs y sont nombreuses, du grand monument dédié à la culture au water front commercial, en passant par un port de plaisance, une zone hôtelière. Toutefois, la réussite de l'urbanisation de ces zones passe par le respect d'un certain nombre de principes d'aménagement.
- Le processus de reconversion de friches portuaires est souvent l'occasion, pour des villes portuaires en mal d'image, de se doter d'un pôle de loisirs multifonctions (water front), ainsi que d'une offre touristique de qualité (port de plaisance, hôtels...)
- La reconversion est un enjeu qui se pose dans des milieux dégradés ou souvent la résolution de problèmes environnementaux est une condition nécessaire à la relance économique.
- Les milieux en reconversion doivent nécessairement créer des conditions aptes à améliorer leur compétitivité.
- Le milieu en reconversion doit changer son image négative à travers la conservation du patrimoine de la ville portuaire et l'insertion de nouvelles activités respectant l'environnement marin.

Les Avantages de La Reconversion Portuaires:

La propagation de ce mouvement de à travers tout le globe montre son importance et sa nécessité comme solution au délaissement portuaires (BAUDOUIN T., COLLIN M. 1992), il montre aussi ses avantages qui ont permis aux villes recomposées de rayonnais comme des villes mondiales de premières importances. Les reconversions portuaires ont permis

Aux villes portuaires de revaloriser leurs fronts d'eau cela leur apportera de nombreux avantages sur les plans environnemental, social et économique. (mémoire clivage ville port cas d'Alger p 45).



IV.2. Mouvement de reconquête (mouvement de waterfront) :

Le mouvement de reconquête :

Suite aux retombées négatives du délaissement dès les années 1950. Les espaces portuaires délaissés seront récupérés par la ville et transformés pour contenir de nouvelles activités tout en prolongeant l'activité urbaine de la ville sur ces derniers. Les espaces portuaires délaissés attractifs par leurs emplacements au bord d'eau profiteront de réaménagement valeureux et de programmes riches dans leurs utilisations, et deviennent vite des parties attractives et d'image de haut de gamme forte, et lieu privilégié pour l'implantation de tertiaire de bureau, commerces, activité touristique, habitat de standing...

Les villes portuaires galopent vers une recombinaison ville-port, les liens perdus entre ville et port sont retrouvés, la ville reprend son port et tisse de nouveau lien avec ce dernier et regagne son front d'eau ce qui lui rehausse l'image et lui offert de nouvelles activités susceptibles d'attirer de nouveaux flux, fort d'atout. (mémoire clivage ville port cas d'Alger p 44).

IV.2.1. Nouvel fonction apporté par le mouvement de reconquête :

l'environnement et loisir

- promenades piétonnes et cyclistes au bord de l'eau, parcs
- restaurants, commerces, complexes cinématographiques
- quais et gares maritimes pour l'activité de croisières

La recherche et le technologie

- abriter des secteurs technologiques et les activités scientifiques qui induit une certaine dynamique facilitant le mouvement de reconquête

Les fonctions tertiaires

- :implantation des directions administratives .centre commerciauxqui permet a la ville portuaire de renforcer sa vocation et d'attirer des flux .et permet aux port de proposer de nouveaux services et capter de nouveaux flux



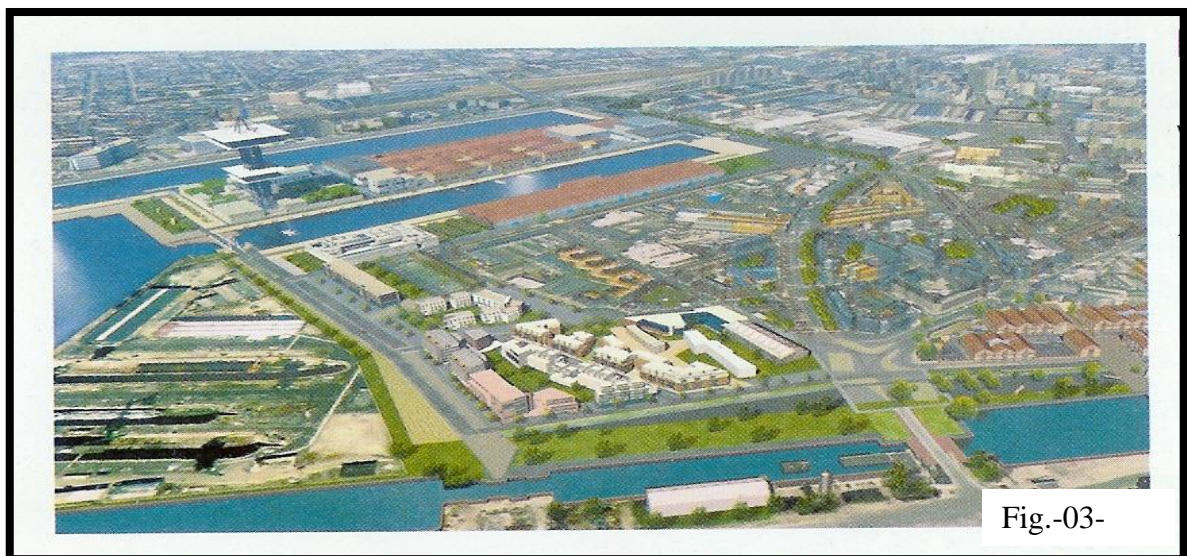
Aujourd'hui La planification urbaine dans les espaces portuaires plus intensive qu'extensive, plus soucieuse de patrimoine et d'environnement. La proximité de l'eau offre aux projets beaucoup d'avantages très appréciés par les techniciens. L'accordement de la résidence et des loisirs, le contact avec la nature... sont les nouveaux caractères de l'habitat urbain que les bassins, les docks et les terre-pleins permettent d'atteindre plus facilement, le contact avec les éléments est déjà réglé, adouci, civilisé par cet interface que constitue le port

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, Aussi les vastes espaces libérés par l'activité portuaire sont-ils perçus comme d'inappréciables opportunités pour des opérations urbaines d'envergure et deviennent-ils les enjeux de négociations de premier rang entre les acteurs publics et privés.

La recomposition des sites portuaires n'est pas juste une intervention urbanistique et architecturale. Elle a d'autres conséquences économiques et sociales.

V. ANALYSE DES EXEMPLES :

V.1-le port de la ville du HAVRE :





ce projet décrit bien ce phénomène de reconquête dans les villes portuaires qui permet aux villes de valoriser le front de mer et de développer une nouvelle centralité.

Le projet du Havre est un projet d'une métropole maritime qui vise à développer un pôle nautique. Ce projet consiste en premier lieu à restructurer la relation du port avec le centre-ville historique. La création de nouvelles digues ont créé de nouveaux sites aptes à accueillir des projets de réconciliation avec la ville.

Ce projet consiste :

- La restructuration des quartiers sud de la ville du Havre.
- Centre commercial des Docks Vauban. Le phare Odysée 21



Fig.-04-

Le projet favorise l'activité commerciale en suite la culture à proximité du centre ville, vise à reconquérir le quartier d'entrepôts vacants et les anciens immeubles d'habitat dégradés

Le déplacement des activités portuaires ont permis de dégager un potentiel foncier important qui a donné naissance à d'autres projets et des équipements structurants (salles de spectacles, piscine, centre commercial spécialisé, cliniques et de logements de haut standing).



Le centre commercial des Docks Vauban :

Le centre commercial et de loisirs des Docks Vauban a été inauguré sur les anciens docks sud du havre . il propose , sur 50 000 m² , une cinquantaine boutiques et restaurants et douze salles de cinémas

Le centre commercial docks Vauban a jouer un rôle très important dans la renaissance du havre après port 2000 ,



Le projet l'odyssée 21 un phare du développement durable :

équipement culturelle conçu JEAN NOUVEL .Situé sur le docks Vauban sa surface totale de 7600 m² dont 3800 m² consacrés aux exposition permanentes et temporaires ,

Odyssée 21 visera à devenir un lieu de référence , tant dans sa forme architectural , que dans son respect au norme environnementales

Fig.-05-

V.2. le port de marseille :



Fig.-06-

Fig.-05- Sources : , - : https://fr.wikipedia.org/wiki/Docks_Vauban assemblage d'auteur

Fig-06- sources : <http://marredemars.blogspot.com/2011/10/skyline-of-marseille-zaha-hadid.html> assemblage d'auteur

CHAPITRE 02 : ETAT DE L'ART



Marseille capitale européenne de la culture pour l'année 2013 en profitera pour transformer son port . la culture se présente dans la reconversion du port de marseille comme un vecteur de changement et de transformation.

La nouvelle silhouette proposé par plusieurs architectes internationaux visent à répondre à plusieurs équations urbaines et portuaires et surtout à hisser le port de la cité ancienne dans le podium des ports de la méditerranée.

programme du projet :

- Un grand équipement culturel Euromed Center .
- Tour CMA- CGM Zaha Hadid
- Les quais d'Arenc ,Jean Nouvel et Yves Lion.
- Le musée public Mucem.rudy ricciotti .
- Centre regional de la culture méditerranéenne .Stéfano Boeri .
- Pole de santé articulé autour du projet de regroupement des hopitaux Amboise Paré et Paul Desbief .
- Un grand palais des événement installé en bord de mer sur le modèle du palais .
- Projet urbaine splanade de la major



Le projet « phare » :
un excellent point de repère qui constitue un train d'union entre la ville et la mer .
un gratte ciel conçu par ZAHAHADID il est composé de restaurant panoramique , une salle de fitness et un auditorium de 190 places

Fig.-07-



L'EUROMED center:
Conçu par l'architecte MASSOMILIANO FUKSA. en tout 70 000 m² de bureaux , un hôtel **** , un centre de congrès et le cinéma , la façade d'entrée en forme de dauphin culminera à 30 mètres de hauteur .

Fig.-08 -

Fig.-07-Source : assemblage d'auteur <http://www.linternaute.com/actualite/grand-projet/tour-cma-cgm-de-marseille/batiment-annexe.shtml>.

Fig-08- : <http://www.linternaute.com/savoir/grands-chantiers/06/dossier/euromediterranee-marseille/2.shtml>



Le projet terrasse du port :

Les anciennes hangars seront réaménagées pour accueillir un complexe commercial et de loisirs de 50 000 m² et des terrasses de 10 000 m². S de promenades , cafés restaurants et salles de fitness

Fig.-09-



L'immeuble flottant :

le bâtiment a été conçu par l'architecte italien STEFANO BOERI. il comportera une zone d'exposition de 1200 m² , un centre de conférences constitué de deux amphithéâtres de 450 et 120 places ainsi qu'un grand café-restaurant de la méditerranée situé le long du hall d'accueil

La musée jumelé au Fort Saint-Jean :

Le nouveau musée des civilisation de l'Europe et de la Méditerranée doit normalement s'installer dans le Fort Saint-Jean réhabilité , ainsi que dans un nouveau bâtiment mitoyen tout en transparence imaginé par RUDY RICCIOTTI. le fond du plus populaires , se devra d'élargir son horizon pour se réinventer en musée des civilisation de l'Europe et de la Méditerranée

Fig.-10 -

Fig- 09- : http://www.fondasol.fr/_ressources/reference/56/t3/marseille_13_les_terrasses_du_port_de_marseille-1.jpg

Fig -10- : assemblage d'auteur,image : <http://www.pratique.fr/decouvrir-marseille.html>



Le projet de MARSEILLE est l'un des programmes les plus ambitieux de l'Euroméditerranée il vise à créer de nouvelles relations ville-port. Le réaménagement de la façade maritime qui permet de redynamiser le centre-ville et le port en créant une connexion directe entre ces deux sites. Ce projet prévoit la transformation du front de mer sur près de 3 km de long.

V.3. Le port de Barcelone :

La ville portuaire de Barcelone est la première ville à avoir cherché à réconcilier le fonctionnement urbain avec l'eau après les Jeux olympiques. La ville a subi plusieurs transformations, un centre d'art contemporain, des galeries sont réalisées pour transformer ce quartier en un pôle culturel.



Fig.-11 -

La présence des voies ferrées qui relient Barcelone à la frontière française crée une rupture de la cité catalane de son littoral, ainsi faut-il restructurer complètement le vieux port et repenser au fonctionnement des artères historiques de la vieille ville.

La transformation du front de mer de Barcelone et le port Welle. La ville a transformé la zone en réfléchissant au potentiel urbain, des hangars et entrepôts, le port Welle est même la force de cette reconversion en réorientant la rue Rambla, cette relation a été exploitée, ainsi une extension de Rambla a été construite et s'étend jusqu'à la fin du port. De plus l'autoroute du littoral séparant la rue du port Well offre aux piétons vue et accès au front de mer.



Une fois relié un tel axe majeur . le port Welle a eu un succès en raison du large éventail d'activités proposer : que ce soit dans le domaine culturel, des loisirs ou bien des affaires, l'aquarium le maremagum , le musée maritime. Un théâtre et une série d'espace publics.

De plus le front de mer offre des terrasses avec bancs qui invitent les citoyens à prendre place pour contempler leur nouveaux quartier .

La bordure du port well invite à s'asseoir et à se sentir plus proche de l'eau

Le port de Barcelone récemment rénové relié à la ville par une passerelle : la "rambla del mar" permettant d'accéder au Mare Magnum (cf Manuel Belin de 1° L/ES/S 2003 R. Knafou dir. p 145).



Fig.-12 -



Fig.-13-

Fig.-12 - Source :fig-19- : assemblage d'auteur sources image : <https://etudescaribeennes.revues.org/5154>:

Fig -13-: assemblage d'auteur, sources image : <http://hgeofm.over-blog.com/article-1399265.html>.



Conclusion :

La recherche théorique effectuée dans ce chapitre a travers l'appui des ouvrages de références ainsi que les différentes études thématiques dans les différents contextes , ont permis dans un premier temps d'identifier les relations complexes entre deux dynamiques la ville et la port .

Les différentes mutations qu'ont connues les villes portuaires et leur impact sur la composition et fonctionnement de ce dernier ont développé et guider l'histoire des ports entre déclin et progrès. Cependant, ce chapitre vise à donner un rapprochement avec notre cas d'étude, a travers les analyses thématiques qui vise a trouver des réponses a la problématique lancée dans le chapitre précédent, ou on a essayé de s'interroger et de rappeler l'appartenance de Cherchell au registre des villes portuaires et littorales.

Cherchell, la ville, aujourd'hui perd sa liaison avec son port, et affiche un paysage déplorable et sans qualité urbaine. Le travail théorique effectué Dans ce chapitre nous a aidé à développer notre réflexion afin de pouvoir intervenir d'une manière plus efficace, aussi à agir selon les défaillances existantes dans le but de procurer à la ville un cachet touristique à travers l'émergence du port comme un pole d'attraction.



I. PRESENTATION DE L'AIRE DE REFERENCE :

❖ Introduction :

La ville de Cherchell est l'exemple type de la ville historique côtière avec sa situation stratégique par rapport aux villes méditerranéennes. En effet, l'antique Césarée de Maurétanie a connu plus de deux millénaires d'histoire entre développement urbain et régression, elle renferme aujourd'hui une multitude de richesses : historique, architecturale, urbaine et naturelle, et des parcs archéologique classés patrimoine mondiale par l'UNESCO et monuments historiques des différents civilisations.

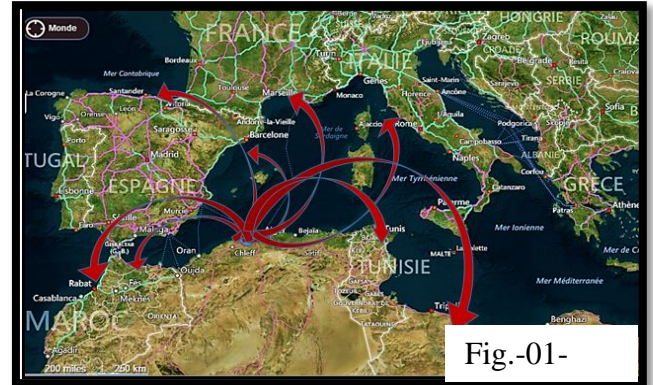


Fig.-01-

❖ Situation et limites :

Cherchell est une ville côtière de la région nord centre algérienne, à près de 100km à l'ouest d'Alger, sur le littoral entre Tipasa et Ténès. Elle est limitée au nord par la mer méditerranée, au sud par la commune de menacer, à l'est par la commune de Tipasa et à l'ouest par la commune de sidi Ghilas.



Fig.-02-

La ville est dominée au sud par une suite de collines et plus loin par des montagnes qui couvrent la wilaya d'Ain Defla. Elle se caractérise par un climat doux. Salubre et rafraîchi en été par la brise marine.

Cherchell est une partie intégrant de la wilaya de Tipaza. Sa superficie d'environ 9570 ha.

❖ Accessibilité :

Cherchell est traversé d'est en ouest par la RN11 qui relie tout la frange côtière de la ville, ce qui lui a donné une configuration linéaire de long de cet axe de communication, et de sud en nord la route qui la relie à Miliana



Fig.-03-



II. PRESENTATION DE L'AIR D'ETUDE :

Notre site se trouve en plein cœur du centre historique de Cherchell, faisant face au port de pêche ainsi qu'au phare ; jouxtant la place des martyrs, lieu très fréquenté par les Cherchellois et repère des visiteurs, d'une forme qui s'étale en longueur d'est en ouest, longeant du côté nord la voie qui borde le port, et du sud , la route nationale n°11. Ses délimitations est en ouest se trouvent être respectivement le mausolée « SIDI BRAHEM EL GHOBRINI » et la rue « Abdallah ».

Notre site d'intervention représente une grande importance dans Cherchell et ce pour les multiples avantages que lui profère sa position stratégique ainsi que la richesse de sa qualité morphologique.

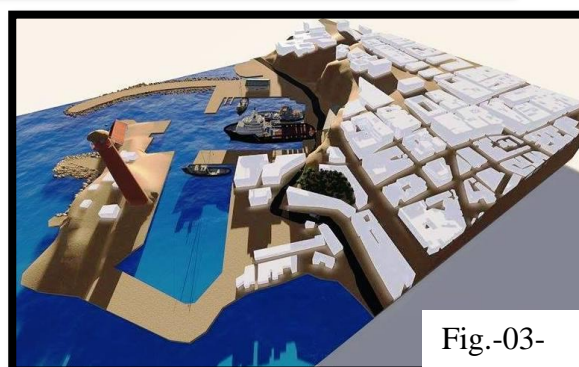
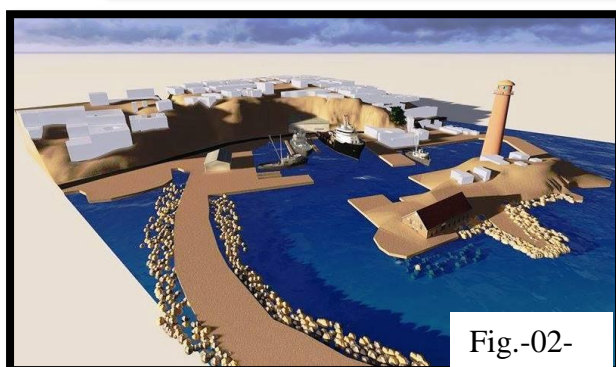


Fig. 01 : limites de l'aire d'étude, [www .bing.com](http://www.bing.com)

Fig. 02, 03 : Vue en 3 dimensions, travail de groupe.



III. EVOLUTION HISTORIQUE DE LA VILLE DE CHERCHELLE

Cherchell a vu défilier plusieurs civilisations sur son site, laissant à chaque passage des témoignages concrets, qui constituent un patrimoine historique universel de valeur inestimable et qui peuvent contribuer à l'essor économique de la ville.

L'espace urbain actuel représente la synthèse de l'ensemble de ces civilisations, où chaque étape a laissé ses traces.

❖ Le but de l'étude de cette croissance:

Cette lecture vise à faire ressortir le processus de formation et de transformation de la ville dans le temps, le contrôle de son expansion et les interventions sur le tissu urbain et le cadre bâti.

La compréhension de la structure de la ville en tant que produit de développement continu permet de mettre en valeur les potentialités de la ville et d'en gérer la continuité.

Cette lecture nous a permis d'identifier cinq périodes significatives:

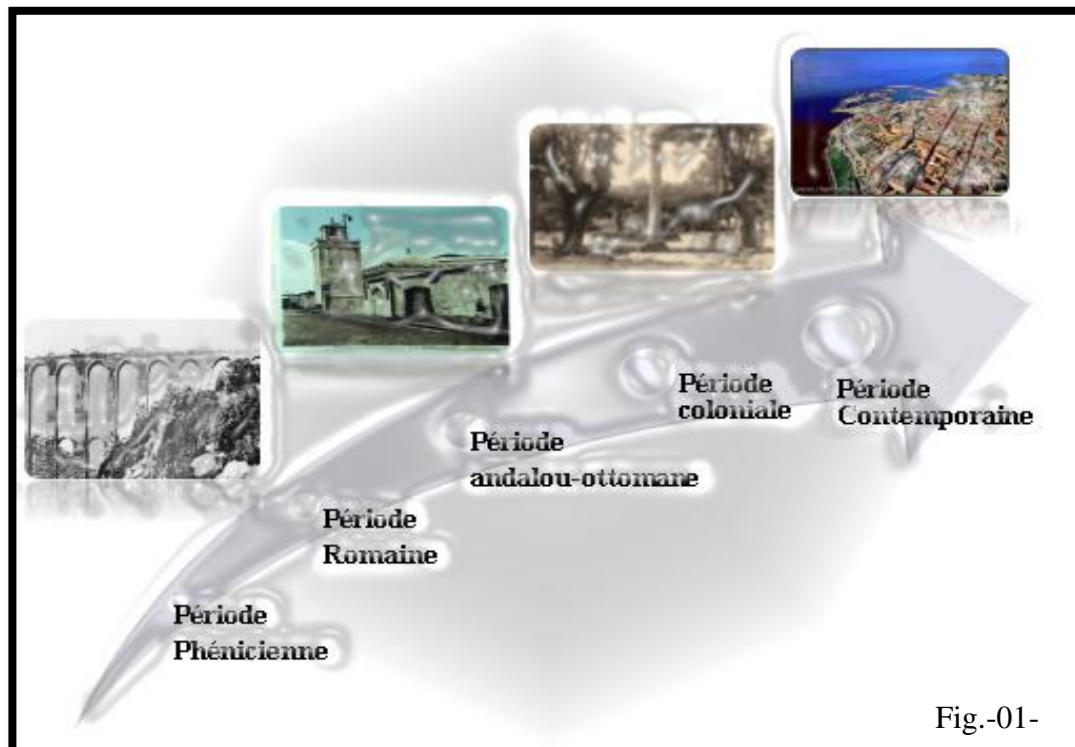


Fig.-01-

Fig. 01 : Image illustre les successions des périodes à travers le temps, travail de groupe.



III.1 PERIODE PHENICIENNE: du 4^{ème} au 1^{er} siècle AV.J

Les phéniciens installèrent des comptoirs sur toute la cote septentrionale de l'Afrique. Ceux-ci étaient distants de 30 à 70 Km l'un de l'autre.

Les phéniciens ont choisi ce site pour les raisons suivantes:

La présence d'un îlot avancé (îlot Joinville) est un endroit idéal pour l'aménagement d'un port; ainsi que la présence de montagnes et de collines; L'abondance en eau (mer, et cours d'eau).

A cette époque, la ville « IOL », devait s'étendre sur 8 à 10 ha elle n'a pas connu un effet d'urbanisation considérable, mais elle avait une vocation commerciale intéressante.

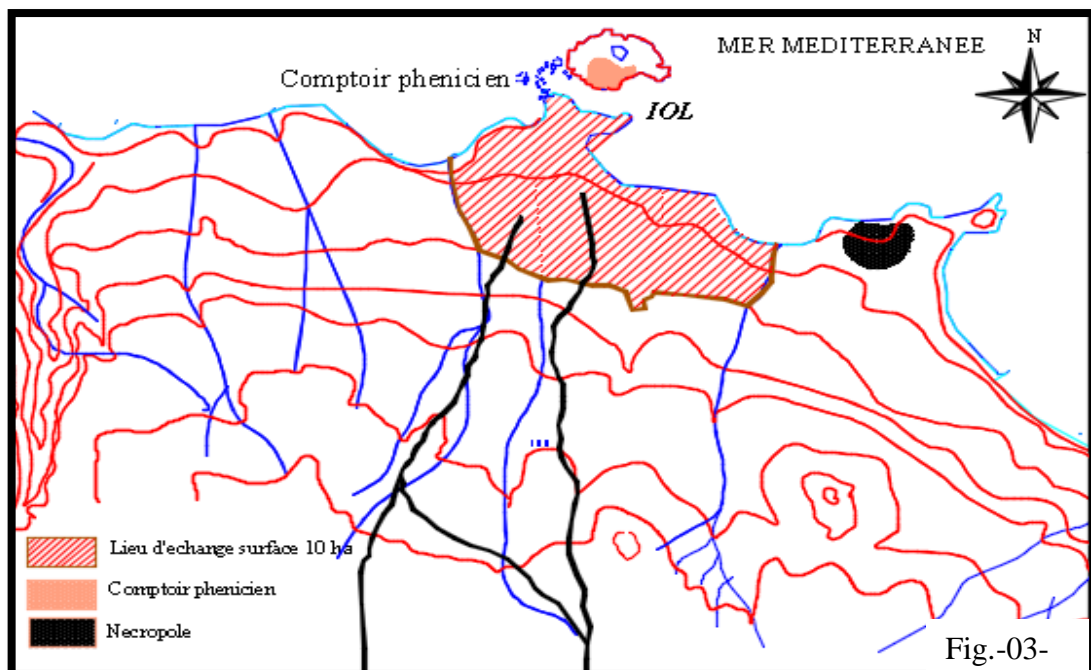
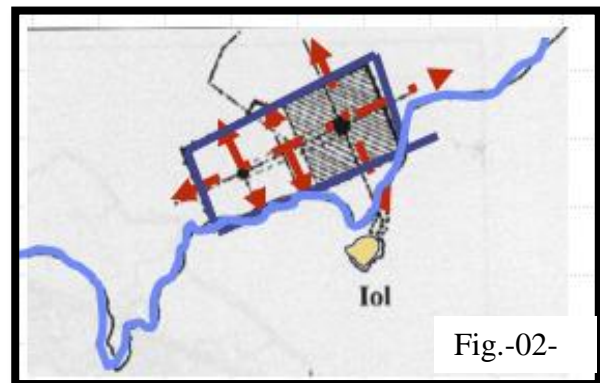
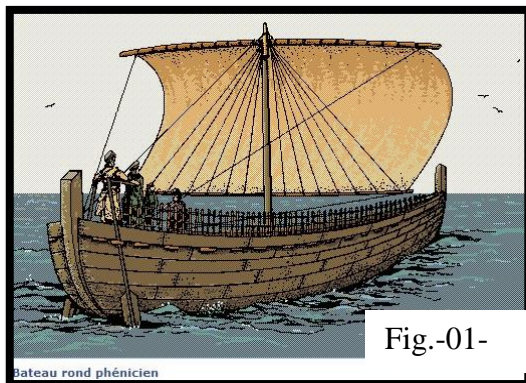


Fig. 01 : bateau rond phénicien, Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PPSMVSS) de la ville de Cherchell.

Fig.02 : schéma de croissance d'IOL (période phénicienne), Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PPSMVSS) de la ville de Cherchell

Fig.03 : photo de synthèse, faite par notre groupe.



III.2 PERIODE ROMAINE: du 1^{er} au 6^{ème} siècle

Cherchell a accédé au rang de colonie au 1^{er} Siècle après J.C. Elle a connu l'édification d'un rempart englobant une surface de 370 Ha, la refondation d'une centration agraire et la réalisation de routes.

Sous le règne d'Auguste, Juba II prit IOL comme capitale du royaume et eut le nom de Césarée en signe de reconnaissance pour l'empereur César. Un Agrandissement du port était nécessaire signalé par un phare de 36,00 m de haut, tout en restructurant l'ancien noyau.

La ville Césarée est devenue la seconde ville d'Afrique du Nord après Carthage .Sa population était estimée à environ 100 000 Habitants. La mise en évidence de la ville romaine avec un tracé géométrique se dotant de plusieurs monuments publics.



Fig.-01-

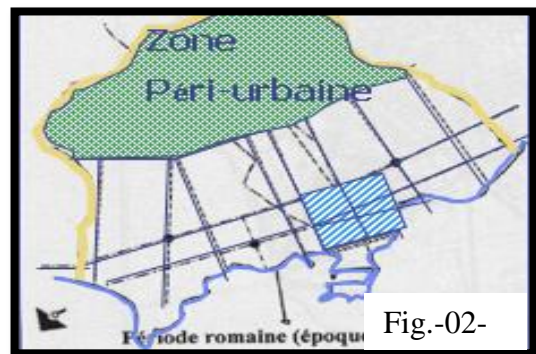


Fig.-02-

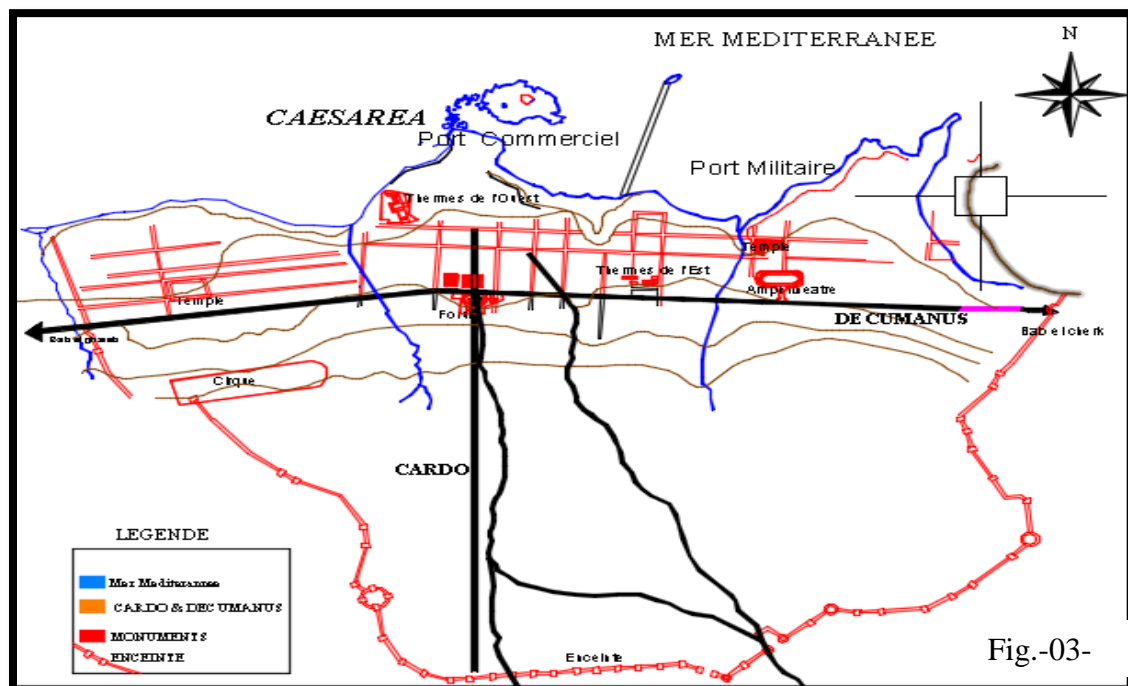


Fig.-03-

Fig. 01 : Monnaie de Juba 2 en argent. Source WWW.AJ.Garcia.Free.fr

Fig.02 : schéma de croissance de Césarée (période romaine), Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PPSMVSS) de la ville de Cherchell

Fig.03 : photo de synthèse, faite par notre groupe.



III.3 PERIODE ANDALOU-OTTOMANE: du 10^{ème} siècle au 1830

III.3.1 Ville du Moyen Age: du 13 au 15^{ème} Siècle

La ville se nomme « Cherchell ». Fondation d'une ville musulmane en agrégat introverti, avec une mosquée au centre.

III.3.2 Ville Andalous Ottomane: du 15 au 19^{ème} Siècle

Au 15^{ème} siècle, 1200 familles d'andalou/Maures chassées d'Espagne s'installèrent.

Au 18^{ème} siècle Cherchell tomba au contrôle des ottomans, et fut l'édification de deux forteresses au nord de la place des martyrs et la seconde dans l'ilot Joinville.

On note aussi la construction: d'une enceinte; d'une grande mosquée (100 colonnes) et quatre autres; des hammams; des zaouïas; et deux mossallas. Dans cette période La ville connut un nouveau modèle culturel homogène.

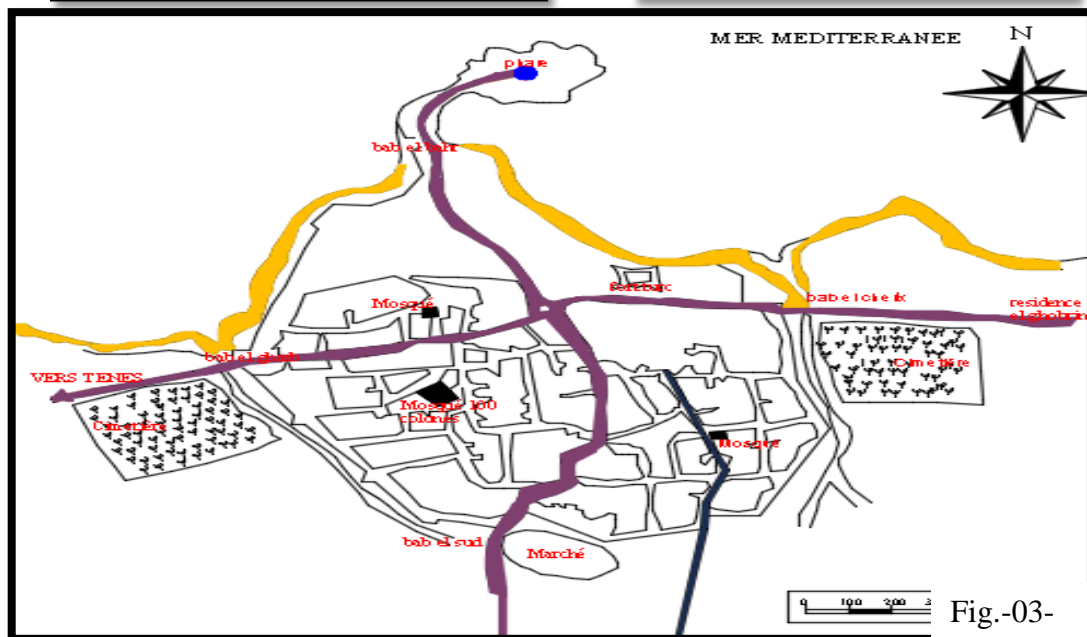


Fig. 01 : le marché arabe et le souk pendant la période ottomane, carte postale.

Fig.02 : patio d'une maison andalouse

Fig.03 : photo de synthèse



III.4 PERIODE COLONIALE: du 1840 à 1962

Au mois de Mai 1840, les troupes entrèrent dans Cherchell, qui depuis 1835 était rattachée à l'état de l'Emir Abed El Kader. La ville a connu une réorganisation complète :

-Régularisation du tissu urbain afin de renforcer le système défensif selon les règles militaires.

-la ville est une caserne entourée d'une enceinte de plus de 2500m et moins importante que la ville antique dont elle n'occupe que la partie centrale percée par trois portes: la porte d'Alger à l'est, de Ténès à l'ouest et de Miliana au sud

La colonisation française à effacer toute trace de la civilisation musulmane.

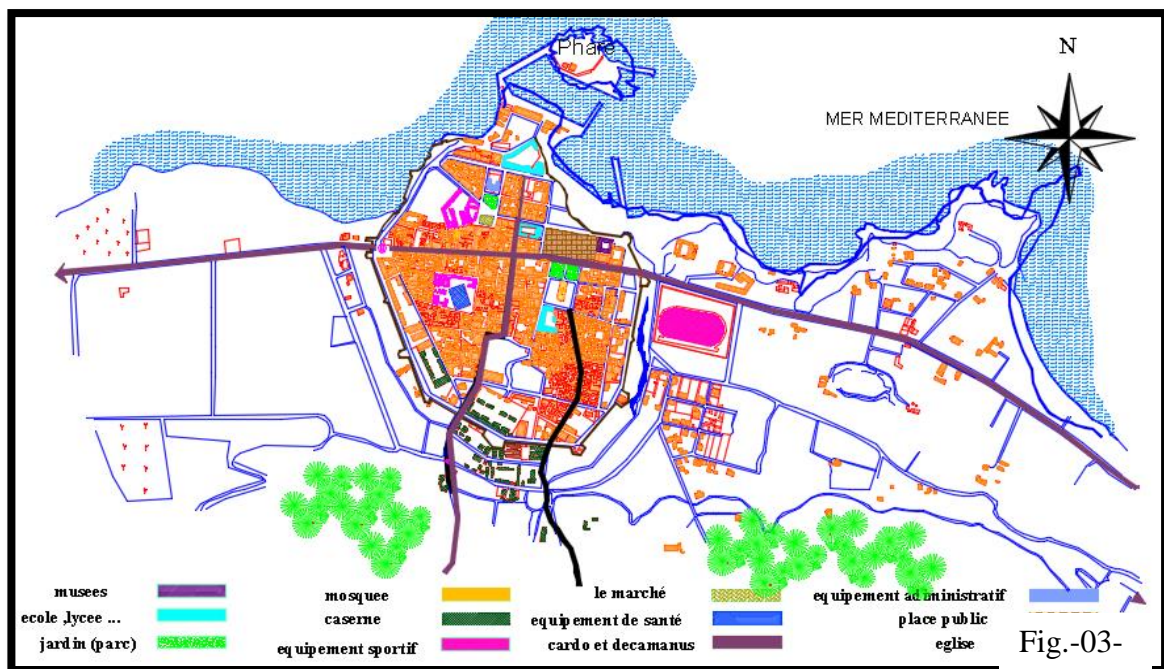
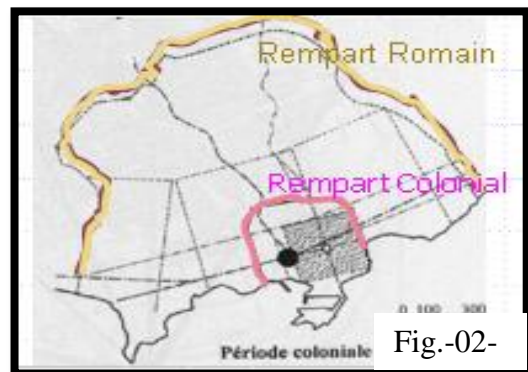


Fig. 01 : Place des martyrs avant 1960, carte postale.

Fig.02 : schéma de croissance de Cherchell (période coloniale), d'après le Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PPSMVSS) de la ville de Cherchell.

Fig.03 : Carte de synthèse



III.5 PERIODE CONTEMPORAINE: du 1962 à nos jours

Après l'indépendance Cherchell ne s'était pas développée tout de suite. Mais avec la saturation du noyau et les besoins urgents de la ville en matière d'équipements et de logements, une extension était indispensable

- En 1973: un plan d'urbanisme directeur était proposé pour l'aménagement de la ville de Cherchell dont une proposition de zoning qui n'était qu'une rupture de la continuité historique.
- En 1980: un séisme a rendu beaucoup de maisons inhabitables, un plan d'urgence a été programmé pour reloger les sinistrés ce qui concrétisa la logique de zoning.
- En 1989: un deuxième séisme a touché la région du littoral, ce qui a posé une dégradation du centre historique ainsi qu'une expansion au terres agricoles de l'ouest par la construction de nouvelles zones résidentielles.

Actuellement Cherchell s'étale le long de l'axe RN11 qui est devenue le générateur de sa croissance vers l'Ouest.



Fig.-04-



SYNTHESE DE L'EVOLUTION HISTORIQUE :





I.V SYNTHÈSE DE LA CROISSANCE DE LA VILLE :

La ville de Cherchell avait une croissance polaire et continue depuis son noyau historique, ce développement a du changer est devenu linéaire avec le temps, on peut constater que ce changement est dû aux éléments suivants:

- **Le parcours matrice RN11:** Cherchell s'est ordonnancée de part et d'autre la RN11, qui lui a dictée une croissance linéaire on retrouve la majeure partie de ces équipements longeant celle-ci.
- **Les pôles de croissance:** Cherchell connaît actuellement deux pôles de croissance:

À l'est: contraint par la présence des sites antiques

À l'ouest: plus dense, il se développe vers l'extérieur du centre

- **Les barrières de croissance:** Cherchell est contrainte par la mer au nord, l'académie militaire et la montagne au sud. le fait que l'occupation urbaine de la ville n'a eu lieu qu'entre la mer et la courbe de niveau de 50m permet de déduire que la montagne au sud constitue un obstacle à son urbanisation actuelle.
- **La logique de zoning:** la croissance de la ville de Cherchell en forme des zones de cités collectifs expriment pleinement la rupture existante avec le tissu ancien. On est loin de toute logique urbaine, le seul objectif guidant ces zones d'extension était d'obtenir un maximum de logements.

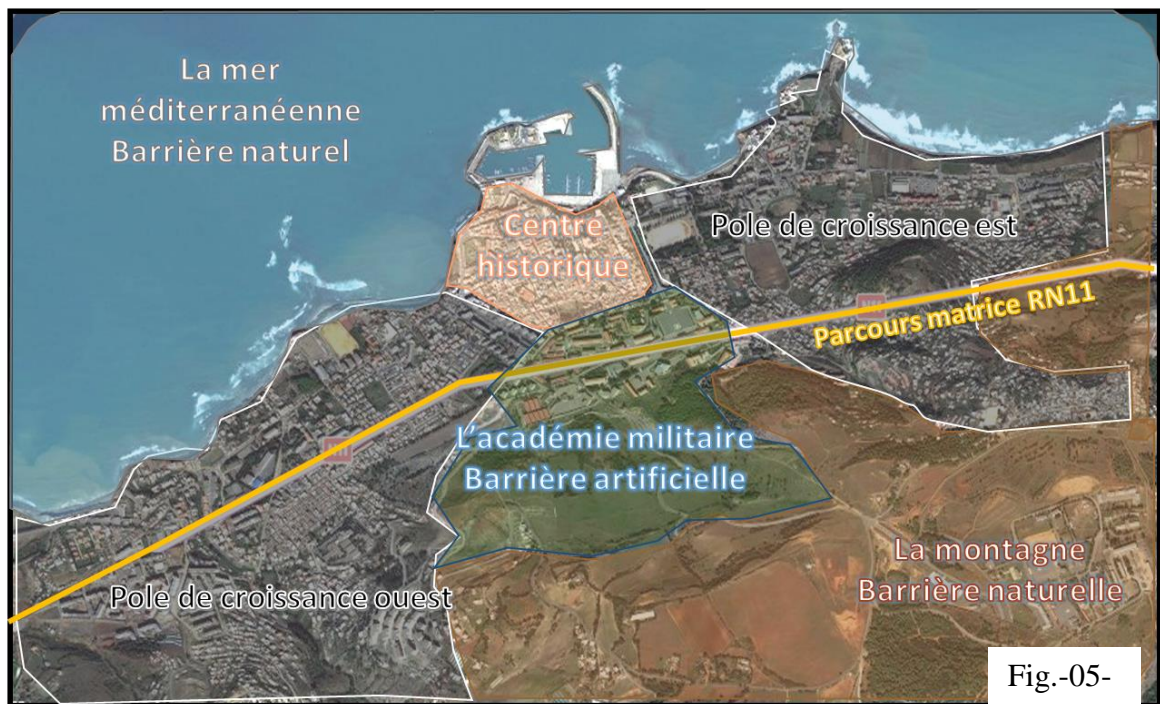


Fig. 05 : Carte de synthèse de la croissance de la ville de Cherchell, travail de groupe.



CARACTERES DE L'URBAIN :

La phase normative a pour but d'élaborer un projet nouveau qui s'appuie sur les structures préexistantes et cela, en analysant le tissu et son système complexe qu'il faut décomposer en plusieurs structures afin de mieux l'appréhender.

I.1 Structure des valeurs historique :

L'analyse historique de la ville de Cherchell nous a permis d'instaurer les éléments principaux qui la composent, classés comme suit:

❖ Eléments infrastructurels:

- La route nationale 11: élément ordonnateur de la structure urbain. il existe depuis l'époque romaine « cardo »
- La voie «sidi brahme»parcours de transition longeant le port .La voie de l'académie militaire
- Le port: date des premières urbanisations de Cherchell (depuis la période phénicienne.



Fig.-01-



Fig.-02 -

❖ Eléments de permanences :

- Eléments à valeur historique: Les thermes de l'ouest, les thermes de l'est, et le parc Bocquet, et l'inspection des impôts.
- Eléments à valeur historique et d'usage: la mosquée « El Rahman », la placette, le phare,
- Eléments à valeur d'usage: le siège de la Daïra et de l'APC, le musée.



Fig.-03-



Fig.-04-

Fig.-01- la voie sur l'académie militaire

fig.-02- le phare

Fig.-03-inspection et impôt

fig.-04-mosquée EL RAHMANE



Eléments paysagers:

- La bande côtière: une bande longeant le port et la plage.
- La rangée d'arbres: le type d'arbre « **BELOMBRA** » (d'ornement) dont il n'existe qu'un petit nombre qui se trouve sur la place des martyrs, et sur quelque axes.
- Le tracé de l'oued: qui traverse notre site en diagonale.



Fig.-05 -

- **Plan structure des valeurs historiques :**



Fig.-06-

Fig.-05 - la place des martyre

Fig.-06- Plan : structure des valeurs historiques, travail de groupe.



I.2 Matrice géométrique :

C'est la structure de conformation organisatrice de la forme urbaine s'appuie sur :

Les tracés ordonnateur au sol :

La RN n°11, la voie de front de mer, le tracé d'alignement fondé par le tracé parcellaire. Le tracé symétrie orthogonal illustré par l'axe de l'académie militaire.et le tracé géomorphologique orné par l'oued.

Les tracés ordonnateurs d'élément en élévation : Le phare comme un ventre de symétrie, on distingue aussi un plan de symétrie allant de la mosquée « EL RAHMEN » vers la placette.

D'une manière plus synthétique, on pourrait dire qu'il existe deux grandes logique géométrique commençant par le tracé quasi quadrangulaire » du tissu et celui de la voie de front de mer, un sort de ligne parallèle qui rejoint la RN 11.

Le phare entant qu'un centre de symétrie, prend un sens dans cette composition et polarise l'espace du port.

• Plan du Matrice géométrique :



Fig. 07

Fig.-07-Plan : Matrice géométrique, travail de groupe.



Occupation des sols :

C'est l'ensemble des activités urbaines dominantes caractérisant l'organisation et le fonctionnement du système urbain. Elles constituent l'outil de quantification et de programmation urbaine.

Dans notre aire d'étude qui est le centre les fonctions sont variées et sont comme suit:

- Fonction administrative: La mairie; la daïra; et la poste.
- Fonction éducative: Ecoles primaires (BEN DIF ALAH; FATIMA HAMOUN), les collèges (MOHAMED KHIDER; YAMINA OUDAY), et une crèche.
- Fonction de loisir: On remarque un immense manque en équipement de loisirs.
- Fonction culturelle: Notre aire d'étude est riche de vestiges romains, on peut constater aussi deux musée un ancien et un nouveau assurent un attrait touristique important
- Fonction sanitaire: traduit par un hôpital.
- Fonction religieuse: La mosquée « El Rahman » (ex église)
- Fonction commerciale: assurée par les activités du port de pêche (poissonnière), le marché local, et les boutiques longeant les voies.
- Fonction d'habitation: Représente environ 82% du foncier.



Fig.-01 -



Fig.-02 -



Fig.-03-



Fig.-04-



Fig.-05-



Fig.-06-



- **Plan de structure fonctionnel :**



Typologie du bâti et structure des lieux publics :

Notre aire d'étude se traduit par une richesse typologique issue de son histoire, plus précisément les empreintes andalouses et coloniales qui l'ont caractérisée.

- Etat des bâtis: L'état de quelques bâtisses est en dégradation, des actions de démolition; de réhabilitation et de restauration sont indispensables



Fig.-08

Fig.-07 - plan de structure fonctionnel

Fig -08- image montrant la dégradation du bâti



- Gabarit: dans notre aire d'étude le gabarit vari entre le R+1 et le R+2
- Structure des lieux publics:

Les espaces publics sont reliés par des parcours structurants et des voies de liaisons, c'est pourquoi ces parcours ont un manque de la qualité urbaine, cette qualité qui va au delà de passage ou de transition d'un espace à un autre.

L'espace public-collectif doit offrir une dimension multifonctionnelle et modulable, ce dernier est un espace d'échange, de communication et d'interactions culturelles et commerciales

- Plan l'état de bâti et structure des lieux public :



Fig.-01 –image montrant un espace public

Fig.-02- Plan l'état de bâti et structure des lieux public :



Plan invariant :

Le plan invariant est défini par la structure de l'urbain et est représenté par la superposition des deux instruments d'analyse: **structure des valeurs historique et la matrice géométrique**, qui présentent les éléments qui composent le nouveau aménagement urbain. Il devra résumer la lecture de la ville avec ce qu'on a jugé permanent,

On obtient de la superposition des persistances avec la conformation les éléments suivant:

Les invariants de nature non bâtis: caractérisés par les alignements par rapport à la RN11, à la mairie, et par le périmètre de la placette.

Les invariants de nature bâtis: caractérisés par la mairie, la daïra, la mosquée « EL RAHMEN », la bibliothèque municipale, les deux musées, l'hôtel Césarée, les écoles primaires, le collège.

Les invariants de nature militaire: le stade militaire et le complexe sportif militaire.

Les invariants paysagers: les fameux arbres, la place des martyrs, la place turc, le tracé de l'oued, la bande côtière.

Les invariants historico-culturelle: les thermes de l'est, les thermes de l'ouest, et le parc Bocquet.

- Plan invariant :



Fig.-01 : Plan invariant (fond de la carte : [www .bing.com /maps](http://www.bing.com/maps))



LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE DE LA VILLE DE CHERCHELLE :

Comme nous avons déjà cité auparavant la ville de Cherchell elle a subie des transformations durant plusieurs années voir plusieurs siècle cette dernier souffre de plusieurs problème dont on a pu dégager les problématique suivant :

Structure urbaine :

- ❖ Hétérogénéité du tracé parcellaire du à la stratification de la ville.
- ❖ Concentration des fonction de services au cœur de la ville
- ❖ L'inexistence d'un façade maritime qui ornera le coté mer de la ville
- ❖ Rupture du rapport ville-port

Structure viaire :

- ❖ insuffisance de structure de liaison rend la seul route praticable trop dense, et les nœuds d'échanges en surcharge
- ❖ état délabré du boulevard de front de mer qui devait bénéficier d'une prise en charge particulière.

Structure fonctionnelle :

- ❖ inexistence des aires de stationnement
- ❖ énorme déficit en structure d'accueil
- ❖ mauvaise gestion des espaces commerciaux

Architecture et environnement :

- ❖ délaissement d'un legs architectural reflétant le passé glorieux de Cherchell.
- ❖ Le fameux escalier colonial qui est en état de dégradation et rendu impraticable.
- ❖ La géomorphologie du terrain ainsi que la persistance de l'oued et du talus qui semblent être problématiques pour le moment.
- ❖ Dégradation du paysage urbain par l'injection de groupements de logements qui défigurent le paysage et l'environnement.
- ❖ Le risque d'érosion côtière affecte les plages de Cherchell.
- ❖ Délabrement de la deuxième partie du port qui devait normalement être prise en charge
- ❖ L'existence des baraques qui défigurent l'espace urbain littoral.



THEMATIQUE D'INTERVENTION:

Notre intervention vise a:

Une valorisation du patrimoine portuaire:

- ❖ Revaloriser le patrimoine existant par la définition et la confrontation de l'image historique de la ville de Cherchell et favoriser une bonne insertion urbaine des nouveaux édifices et la mobilité interne de la zone.
- ❖ Réhabilitation de l'ancienne inspection des impôts (période coloniale).
- ❖ Requalification du patrimoine architectural glorieux de la ville de Cherchell à travers l'instauration d'un projet urbain qui se montre conséquent par rapport à son histoire, tout en démolissant les baraques.
- ❖ Rénovation de l'ilot Joinville et la création d'une placette autour du phare.
- ❖ Revaloriser les vestiges romaines et les rendre plus accessible.

Une valorisation urbaine:

- ❖ L'insertion d'un projet urbain qui va assuré une bonne liaison entre la ville et son port
- ❖ Création d'une promenade longeant tout l'entité du port.
- ❖ L'élargissement du port par l'intégration d'un nouveaux bassin de plaisance.
- ❖ Création d'une gare maritime a l'échelle régionale et même nationale.
- ❖ Restructuration de la voie de front de mer et l'animer convenablement..
- ❖ Animer la route national n°11 par des équipements de loisirs, de commerces, de culture, d'affaires, et d'hébergements
- ❖ Assurer la continuité de percés existants vers le port par la création de nouveaux ruelles, ainsi que la réduction de problèmes de circulation au niveau de centre ville.



I. PERIMETRE D'INTERVENTION :

I.1. Les potentialités et les contraintes du périmètre d'intervention :

❖ Potentialité :

Notre aire d'intervention regorge d'énormes potentialités. Nous pouvons citer entre autres:

- La position de l'aire au centre historique de la ville de Cherchell et sa relation directe avec le port et la mer.
- La présence des éléments à valeur historique, Romaines et coloniales.
- La couverture végétale dont le type d'arbre « *BELOMBRA* » (*d'ornement*) qui se trouve sur la place des martyrs, et sur quelque axes, ainsi une rangée de palmiers sur la voie militaire.

❖ Contraintes:

Malgré les avantages que présente l'aire d'intervention, quelques contraintes liées au site sont à énumérer.

- La présence d'un obstacle physique entre la ville et son port qui se caractérise par une falaise jusqu'au 23m au-dessus de la mer
- La présence du complexe militaire
- Le port qui ne répond pas au besoin actuel de la ville



Fig.01

Fig. 01 : Carte illustre les potentialités et les contraintes du périmètre d'intervention, travail de groupe



I.2 Schéma de principe d'aménagement du périmètre d'intervention :

I.2.1 Constats Globale Du Périmètre:

Absence d'articulation latérale: Rupture ville-port qui se traduit par un obstacle physique (falaise)

Proposition: Création d'axes de franchissement qui permet d'assurer et de renforcer la relation physique, visuelle, et fonctionnelle entre la ville et son port à savoir:

1. L'axe romain « cardo »: passe par le musée de pêche jusqu'au marché de pêche
2. La coulée verte qui longe de la place des martyrs jusqu'à la promenade de pêcheur
3. Le percé mécanique: longe du nœud militaire jusqu'à la gare maritime
4. Le percé de la cascade: qui crée la relation de l'hôtel avec la promenade
5. Le percé des thermes de l'est
6. La voie de la marina: qui fait la relation mécanique entre l'entrée de la ville et l'entrée du port.



Absence d'articulation longitudinale

L'absence de la continuité entre l'entrée et la sortie du port

Proposition: Création d'une promenade maritime longeant tout le port

La superposition de ces articulations crée une séquence urbaine.



Fig. 01, 02, 03 Schémas de principe d'aménagement, travail de groupe

Fig. 01, 02, 03 : [www .bing.com](http://www.bing.com)



I.2.2. Constats Spécifique Du Périmètre:

- ❖ **Le 1^{er} constat:** La digue de protection existante limite l'espace d'embarquement, et ne répond pas au besoin actuel et de future
- **La proposition:** Elargissement d'espace d'embarquement par le dédoublement de la surface du bassin de pêche on projetant une nouvelle digue avec une forme adapté pour se protéger du vent dominant (nord-est). Gare maritime l'ancienne digue.
- ❖ **Le 2^{ème} constat:** Le complexe sportif militaire et le stade font une barrière de croissance et d'axée aux vestiges romaine à savoir les thermes de l'est.
- **La proposition:** Délocalisation du complexe sportif militaire on projetant des axes de franchissement menant au vestige ainsi que la création de projets structurants tel que hôtel, immeubles d'habitas haut standing, et d'un centre d'affaire face au port de plaisance
- ❖ **Le 3^{ème} constat:** La falaise qui s'étale le long du port cause une forte rupture physique et visuelle entre la ville de Cherchell et son port
- **La proposition:** Construire en gradin ou en demi niveau on assurant des percées visuelles, mécanique et piétonne pour engendre la relation ville-port
- ❖ **Le 4^{ème} constat:** L'état dégradé du bâti au niveau de l'ancien port de pêche ainsi que l'existante du bidonville au niveau de talus. Qui dévalorise la façade maritime de la ville de Cherchell.
- **La proposition:** Démolition des habitats insalubre, implantation d'un marché de pêche de grands publics ainsi que des restaurants au bord du bassin de pêche .puis Valoriser une façade maritime attractive qui accorde avec la modernisation.



I.2.3. Les Intentions De Programme D'intervention:

Création de système de zoning à savoir:

- 1) Zone de maintenance et de commerce: situe dans l'ilot Joinville et dans l'ancien port de pêche, c'est là où on trouve la réparation des navires, la laverie, et les locaux de réfrigération, ainsi que le marché de pêche et la restauration
- 2) Zone de loisirs, de culture et de consommation: c'est la partie centrale, elle assure la bonne relation entre la ville et son port avec sa situation stratégique qui attire un grand flux des cherchellois et des visiteurs.
- 3) Zone touristique et d'affaire: situe à l'entrée du centre-ville de Cherchell, c'est une zone d'hébergement et d'affaire.

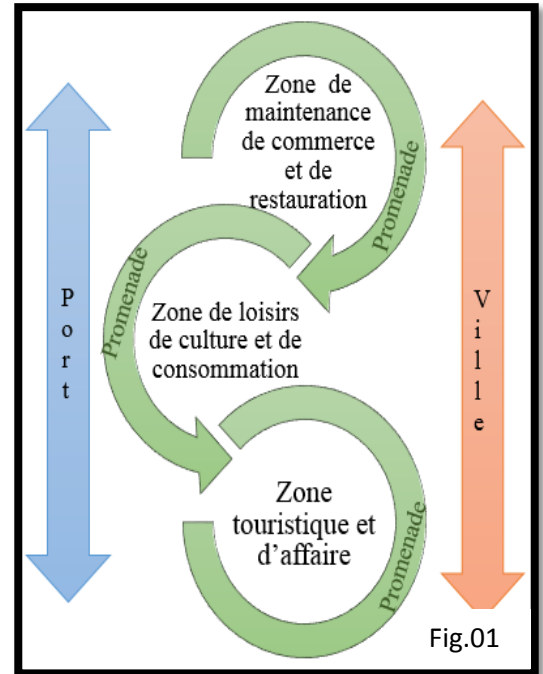


Fig.01

I.2.4. Schéma D'affectation De Fonctions Proposées:

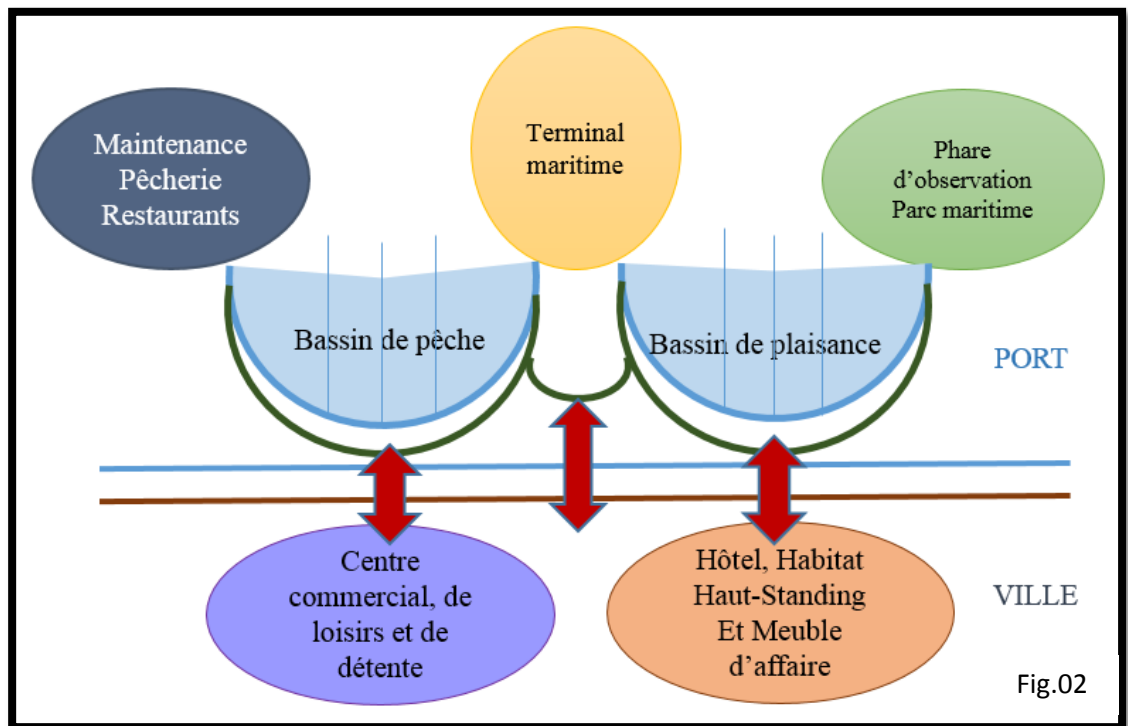


Fig.02



I.4. PLAN D'AMENAGEMENT

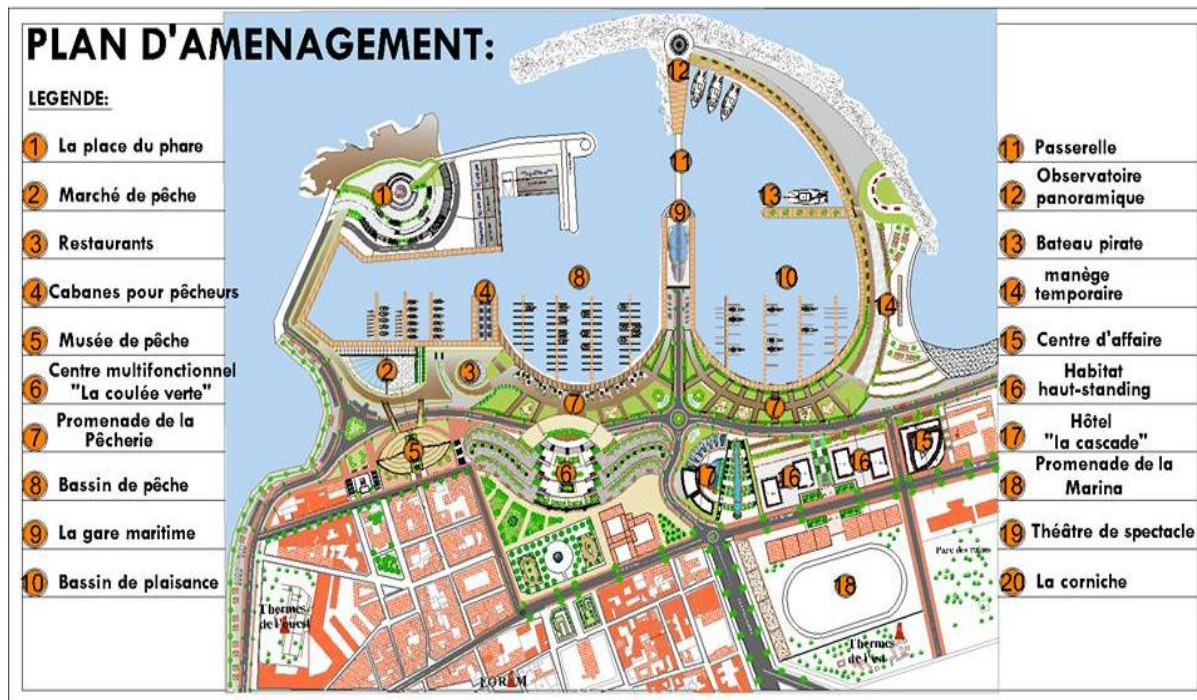


Fig.01



II. L' AIRE D' INTERVENTION :

II.1. Problématique et thématique d'intervention:

Constats: Absence d'articulation, Rupture ville-port qui se traduit par un obstacle physique (falaise)

Principe: Un aménagement urbain en gradins qui permet d'assurer et de renforcer la relation visuelle, spatial, et physique entre le centre-ville de Cherchell et le port de pêche.

☐ **Actions:**

A. **Création d'articulation par un axe de franchissement** comme une coulée verte passant par trois séquences à savoir:

- 1) La place des martyrs: lieu très fréquenté par les cherchelois, avec sa situation stratégique et sa valeur historique ainsi que paysagère.
- 2) La falaise (talus): qui es l'origine de la rupture présente une morphologie très chahuté, qui s'élève jusqu'à 30%.
- 3) Le port de pêche

B. **Création d'une promenade maritime** : pour favoriser la circulation piétonne et cyclable on créant des espaces de jeux et de détente.

La superposition de ces deux axes crée une séquence urbaine appelée « la place de pêcheur » ou on trouve des espaces de consommation des produits de pêche.



Fig. 01 : Schéma de l'état de fait de l'aire d'intervention en plan et en coupe, travail de groupe.

Fig.02 : Schéma de l'intention d'intervention en coupe et en plan, travail de groupe.



II.2. PROJET D'ETUDE « CENTRE MULTIFONCTIONNEL A USAGE TOURISTIQUE ET CULTUREL »:

II.2.1. Les Objectifs Urbains Du Projet:

Notre projet d'étude doit être ancré dans son contexte, sa forme conjointe la morphologie du terrain et son architecture doit être particulière et d'une volumétrie spectaculaire innovante et moderne.

Le projet doit assurer une meilleure accessibilité au port en créant une balade convenable aux piétons ainsi qu'aux handicapés.

La conception en gradins doit garantir une continuité visuelle et fonctionnelle adéquate.

Réalisation d'un élément de repère urbain grâce à sa stratégie importante.

Rendre le centre-ville de Cherchell plus attractif, accueillant et confortable par l'aménagement d'une coulée verte qui fait l'articulation entre les deux entités ville et port.

Le projet doit assurer une transparence maximale qui contribue à la notion de détente, d'aisance, et de convivialité, en profitant de la vue sur le port.

Il est également nécessaire de tenir en compte la sécurité contre l'incendie, les issues de secours, et le calcul pour les différentes alimentations.

II.2.2. Programme Du Projet:

En général la programmation tient compte des besoins exprimés par les services utilisateurs, mais aussi faire des investigations sur terrains des ouvrages similaires, la programmation de nos jours se base essentiellement sur **la plurifonctionnalité, la flexibilité des espaces et l'intégration du projet dans son environnement.**

❖ Notre projet va connaître une diversité fonctionnelle, concentrant un grand nombre de services commerciaux, d'équipement de loisirs et de culture, aussi des espaces de consommation.

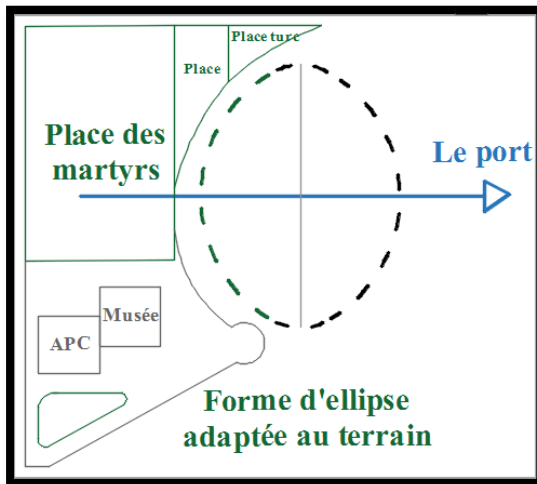
Dans le but de dépasser le simple transit ville-mer et devenir un lieu de destination des Cherchellois ainsi qu'aux visiteurs.

Cependant, Notre projet va être fragmenté en 04 entités, définies comme suit:

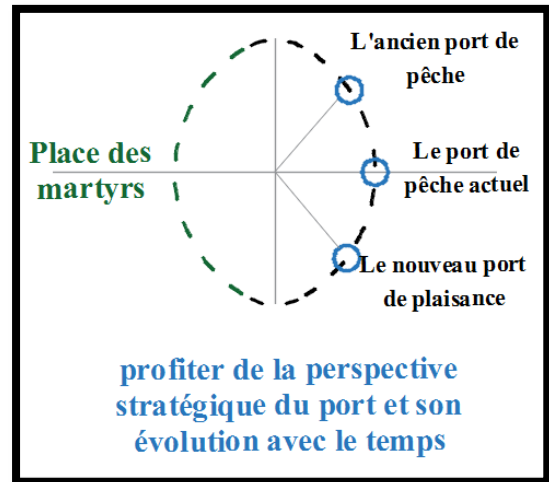
- 1) Une entité Commerciale
- 2) Une entité de loisirs et de détente
- 3) Une entité culturelle



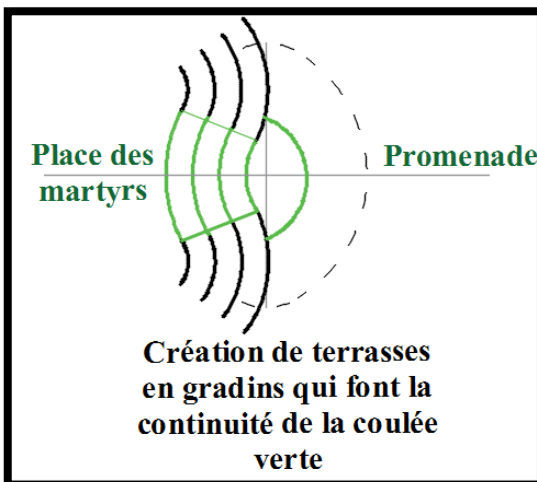
II.3. GENESE DE LA FORME DU PROJET:



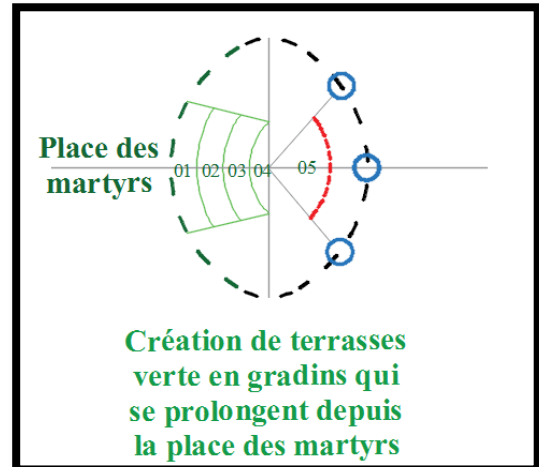
ETAPE 01



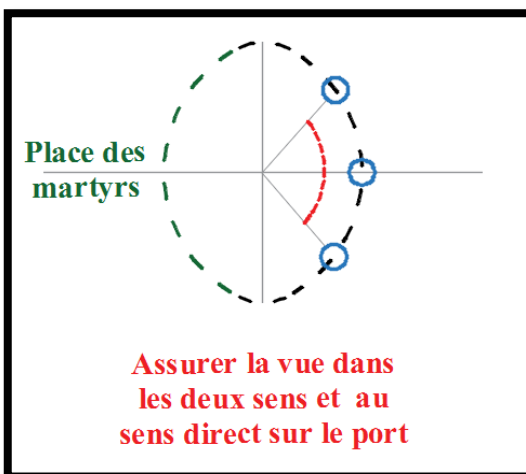
ETAPE 02



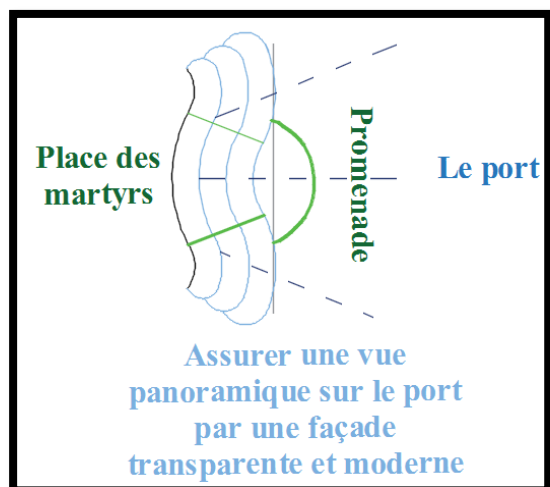
ETAPE 03



ETAPE 04



ETAPE 05



ETAPE 06



4. L'ORGANISATION FONCTIONNELLE:

Notre édifice sera destiné à accueillir un centre multifonctionnel comprenant 04 grandes fonctions : Un espace commercial, un espace de détente et de loisirs, un espace de culturel, un espace de consommation divers.

De ce fait, la subdivision fonctionnelle a été répartie en plusieurs plateforme inclut dans la falaise existante, ces plateformes vont s'articulés autour d'un espace central fédérateur qui garantit la relation entre les deux entités ou fonctions différents.

L'espace commercial/ L'espace de détente et de loisirs:

Occupants la 1^{er} plateforme qui en relation avec le port. La proposition de ces deux équipements dans notre programme visait à répondre aux manques de la ville en grandes surfaces des services commerciaux ainsi que les équipements de relaxation et de jeux.

L'espace de culture:

Occupant la 2^{ème} plateforme comprenant un hall central d'accueil et deux grandes entités de part et d'autre: l'un destiné à une médiathèque et l'autre a des ateliers d'artisanat et des salles de cours de la musique. Ces espaces viennent pour enrichir l'aspect culturel demeurant déjà à Cherchell.

L'espace de consommation:

Occupant la 3^{ème} plateforme qui en relation avec la place des martyrs. Inclut des salons de thé, des crémeries, des Faste Food, des cafétérias..., la terrasse de cet espace jouit d'un grand champ visuel donnant sur le port.

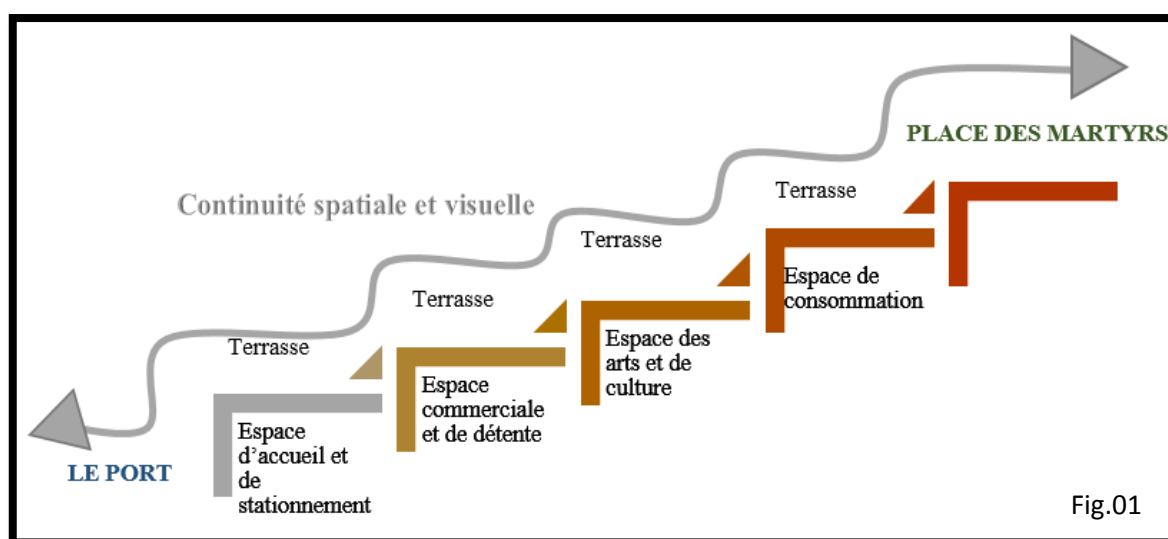


Fig.01

Fig. 01 : Schéma d'organisation fonctionnelle, travail de groupe.



II.5.1. L'organigramme Fonctionnel :

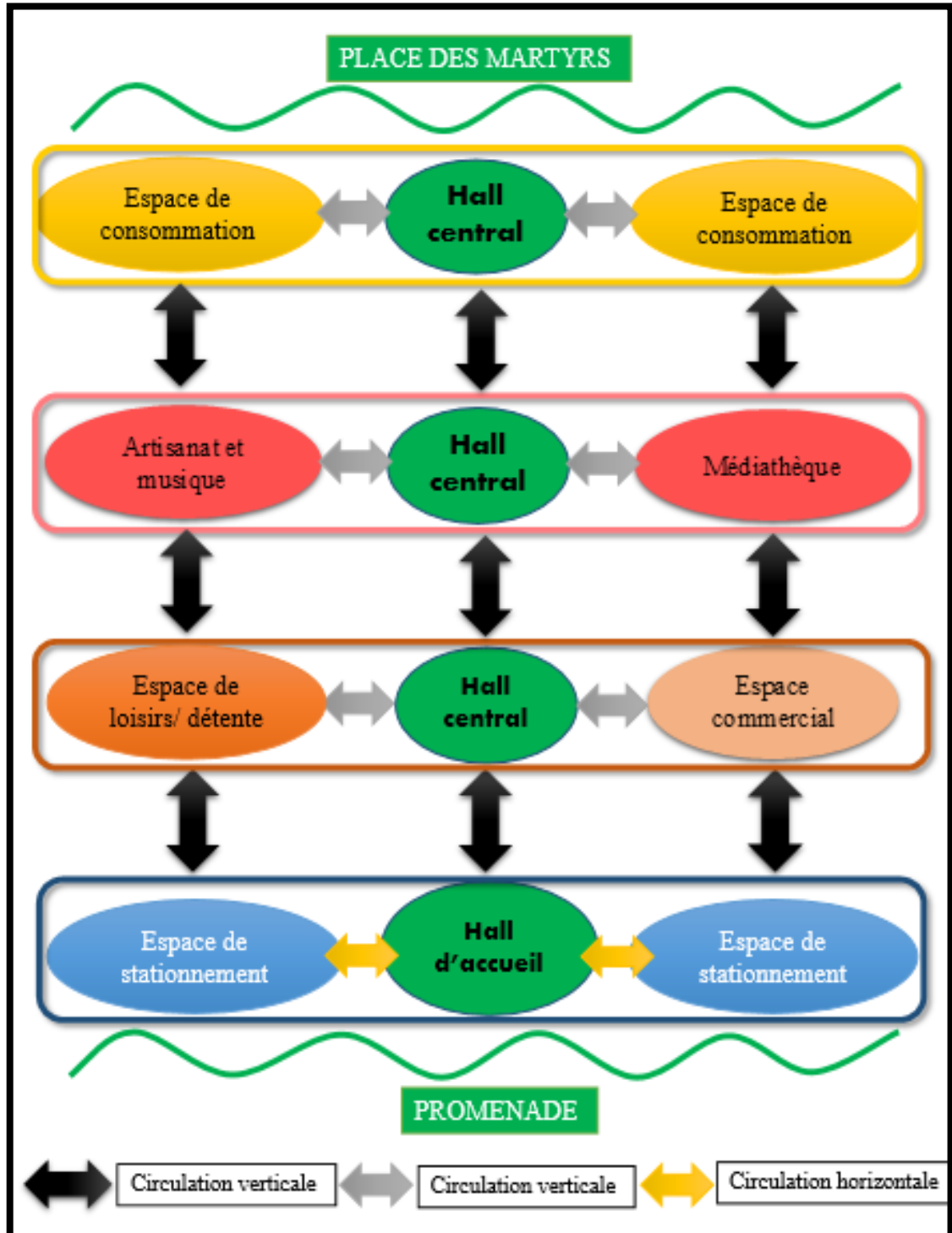


Fig.01

Fig. 01 : Organigramme fonctionnel du projet d'étude.



II.6. SYSTEME DISTRIBUTIF :

Nous essayons à travers cette dimension de vulgariser les façons de desservir notre projet dans le but de mieux le comprendre. Certes on ne peut percevoir et orienter un projet qu'avec son système distributif, expliquer la lucidité, l'aisance et la liberté dans la circulation.

De ce fait, notre projet dispose d'un système distributif résultant d'une organisation spatiale bien définie. Ainsi les différentes entités et plateforme du projet sont connectées par une partie centrale qui les irrigue.

Ce système se compose essentiellement de deux types de circulations: **horizontale et verticale :**

➤ **Circulation horizontale:**

Circulation piétonne extérieure: On entend par ce type de circulation les terrasses du projet qui assure l'accès direct vers les entités de consommation et de culture et qui offre un belvédère sur le port

Circulation piétonne intérieure: elle est interprétée par des passages, des halls centraux et secondaires et des couloirs assurant la relation entre les différents espaces.

➤ **Circulation verticale:**

Circulation extérieure: Elle fait la liaison entre les différents terrasses par une différence de 02.00m de la place des martyrs jusqu'au dernier balcon, cette liaison est assurée par des escaliers et des rampes de 7% pour les handicapés

Circulation intérieure: Elle fait la liaison entre les différentes plateforme et niveaux, elle s'interprète dans notre projet par des escaliers, des ascenseurs.

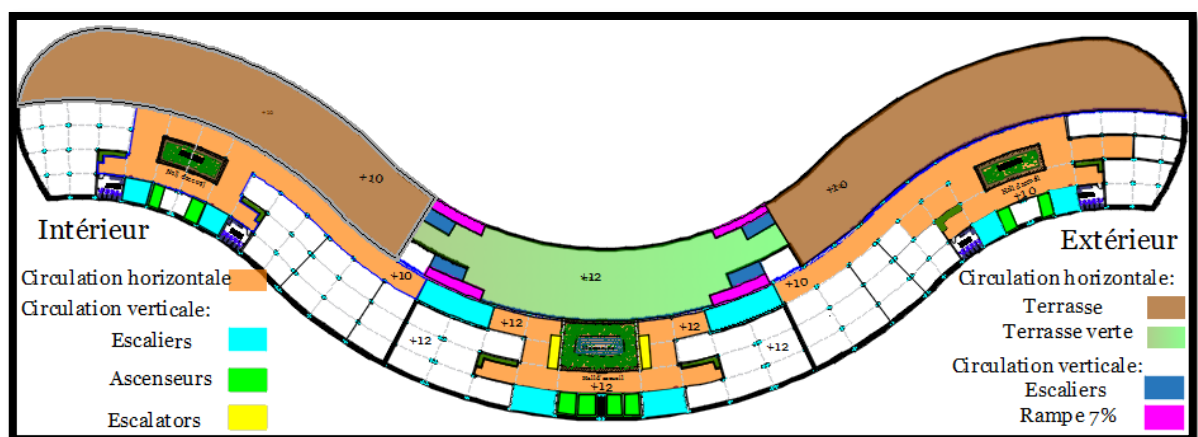


Fig. 01 : Schéma de système distributif



II.7. SYSTEME STRUCTUREL:

La structure a pour but d'assurer la stabilité et l'équilibre pour le bâtiment.

Dans notre projet avec sa volumétrie et sa géométrie spécifique, nous avons opté pour deux types de structures: poteau-poutre en béton, et une structure mixte.

➤ **La structure en béton armé;** nous la retrouvons dans tous les plateformes de notre projet dont on a trois niveau pour chaque partie (les deux ailes et la partie centrale) ces parties ont une forme d'arc, cependant notre choix s'est porté sur l'utilisation d'une structure quasiment régulière qui débute par un module de base et qui changera de dimension en fonction de l'éloignement par rapport au centre.

La structure mixte ; nous la retrouvons dans la dernière terrasse ou la voie de front de mer passe au-dessus, ce choix est motivé par le besoin de grandes portées pour libérer l'espace et maintenir une distance verticale selon les normes (05.25m de hauteur). Une structure mixte monumentale avec un système de champignon.

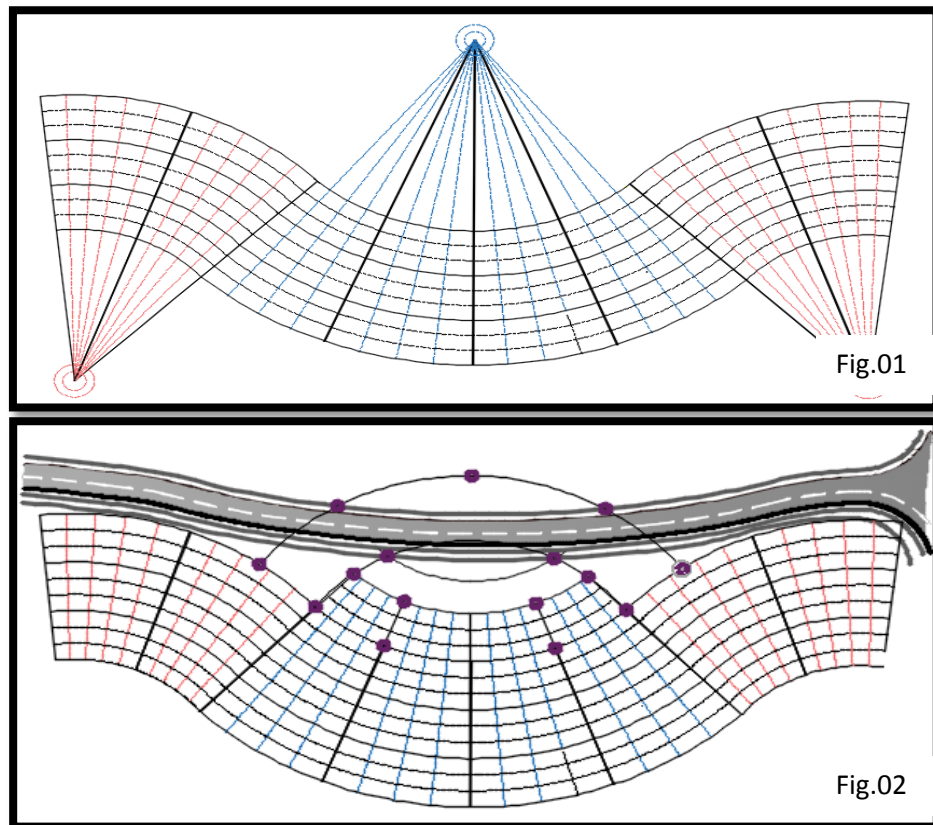


Fig. 01, Fig.02 : trame structurelle de l'ensemble de projet



II.8. TRAITEMENT DE LA FACADE:

L'expression majeure recherchée à travers la conception de notre projet est d'établir un dialogue continu entre la ville et le projet, le projet et le port et enfin la ville et son port (mer).

Le positionnement de la seule façade de notre équipement face à la mer donnant son dot au soleil (l' ensoleillement) nous amene a proposé une façade entièrement transparente pour profiter de la vue panoramique, et d'un éclairage naturel au maximum.

L'espace sur pilotis aménagé au niveau du port en dessous de l'édifice fait l'impression d'une masse flottante .



Fig. 01, Fig.02, 03 : Photos montrant des façades moderne panoramique
www.tylerdesignmesh.com/us/applications/media-facade/

CONCLUSION :

Au début on a Démarré avec une approche perceptuelle qui nous a été bénéfique pour mieux comprendre le fonctionnement et identifier les problématique de la ville et connaître les besoin des habitant.

On a essayé d'entamer une problématique urbaine importante, la perte de lien entre la ville et le port, on a opté pour cette thématique de recherche qu'on a jugeait similaire pour notre cas d'étude.

Le travail effectué et les problématique soulevées durant tout notre parcours nous ont conduit à conclure que la ville de Cherchell comme toutes les villes portuaires indique une division voire rupture entre la ville et le port à l'échelle spatiale et fonctionnelle. Notre but était de répondre aux questions posées dans le 1^{er} chapitre du mémoire, en s'appuyant sur les connaissances acquises dans le 2^{ème} chapitre. en effet les problèmes de mobilités, de paysage urbain littoral, des activités portuaires, sont liés les uns aux autres, et nécessitent une stratégie opérationnelle et globale qui pourrait les résoudre dans un cadre d'un réaménagement général du port .et cela englobe un éventuelle schéma d'organisation normative liant la ville de Cherchell à son port ,l'assurance d'un programme de réflexion architecturales touristique et économique afin de gérer les différentes activités portuaires et créer la liaison entre ces différentes structures ce qui pourra animer les investissement portuaires .valoriser l'espace et l'histoire de la ville à travers des démarches efficaces et cela par l'introduction des propositions et solution opérationnelles dans les instruments concernés .

Pour conclure nous espérons avoir apporté des solutions à la problématique posé a travers le développement de ce projet et avoir apporté une modeste contribution à un débat intellectuel D'actualité qui reste ouvert et passionnant

1-La recomposition ville port et le nouveau réaménagement water fonts :



Téléport d'Osaka (Japon), les nouvelles fonctions du port moderne comme moteur de métropolisation.
Source : bing.com



Projet EuroMed à Marseille, France.
Source : projets-architecte-urbanisme.fr



Projet EuroMed à Marseille, France.
Source : projets-architecte-urbanisme.fr



Waterfronts Park de Boston aux états unis.
Source : CardCow.com

CIRCUIT TOURISTIQUE

1 Gare maritime
2 Observatoire panoramique

3 Bateau pirate

4 Manège/ la grande roue

5 Mausolée Sidi Brahme

6 Le nouveau musée/ Ruines

7 Théâtre de spectacle/ Thermes de l'ouest

8 Mosquée ELRAHMAN

9 La place des martyrs

10 La coulée verte

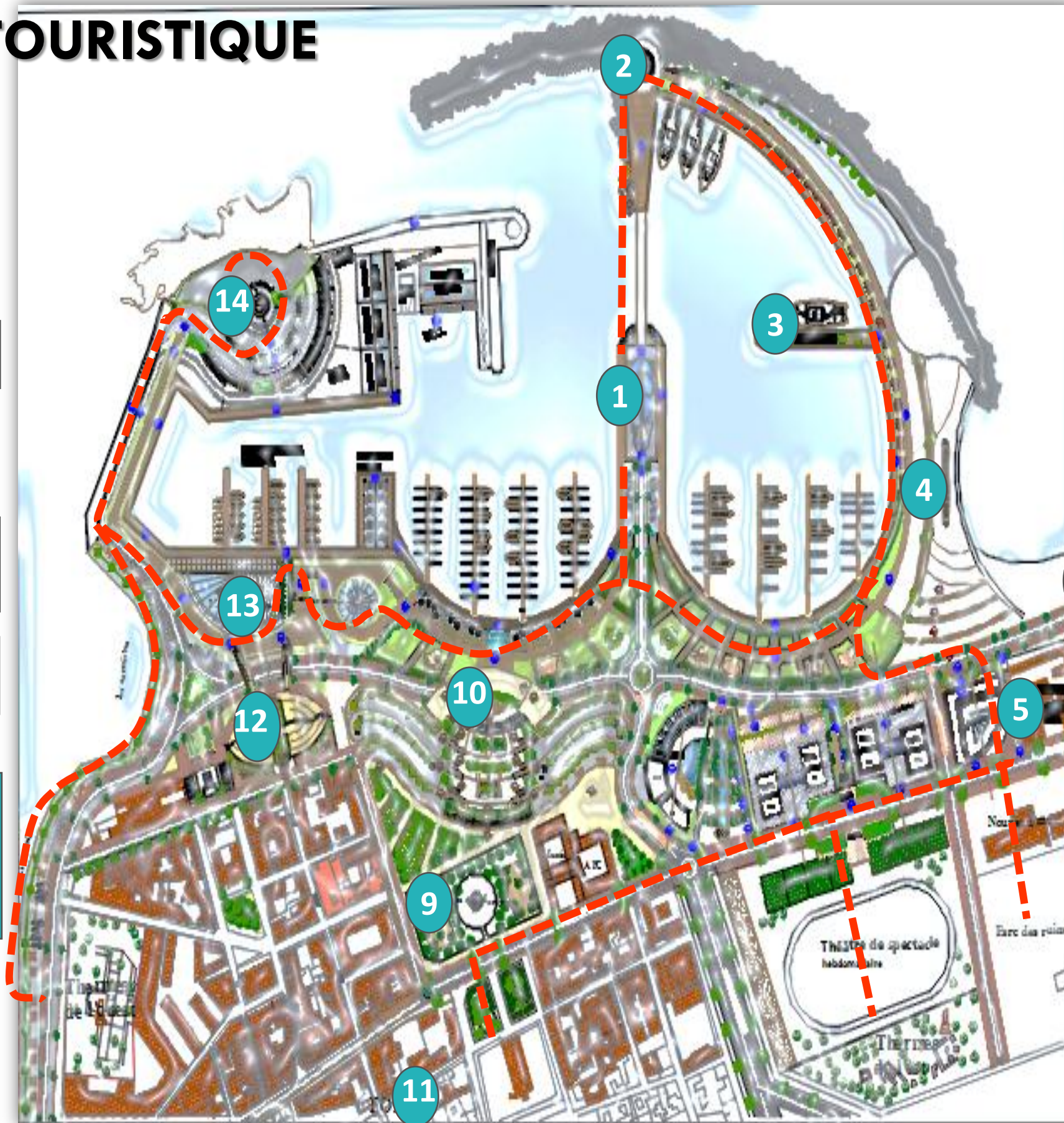
11 Le forum romain

12 Musée de pêche

13 Marché de pêche/restaurants

14 La place du phare

15 Thermes de l'est



PLAN D'AMENAGEMENT:

LEGENDE:

1 La place du phare

2 Marché de pêche

3 Restaurants

4 Cabanes pour pêcheurs

5 Musée de pêche

6 Centre multifonctionnel
"La coulée verte"

7 Promenade de la
Pêcherie

8 Bassin de pêche

9 La gare maritime

10 Bassin de plaisance

11 Passerelle

12 Observatoire
panoramique

13 Bateau pirate

14 manège
temporaire

15 Centre d'affaire

16 Habitat
haut-standing

17 Hôtel
"la cascade"

18 Promenade de la
Marina

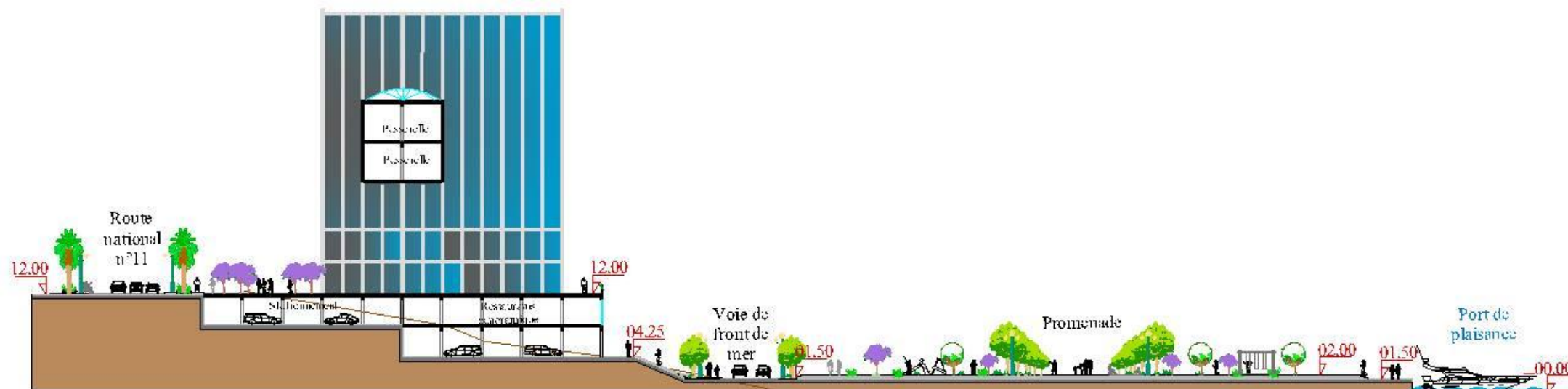
19 Théâtre de spectacle

20 La corniche

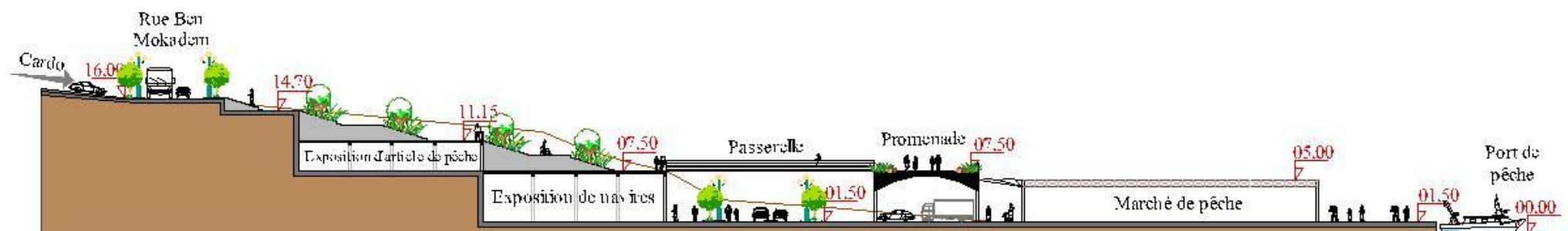


Coupes:

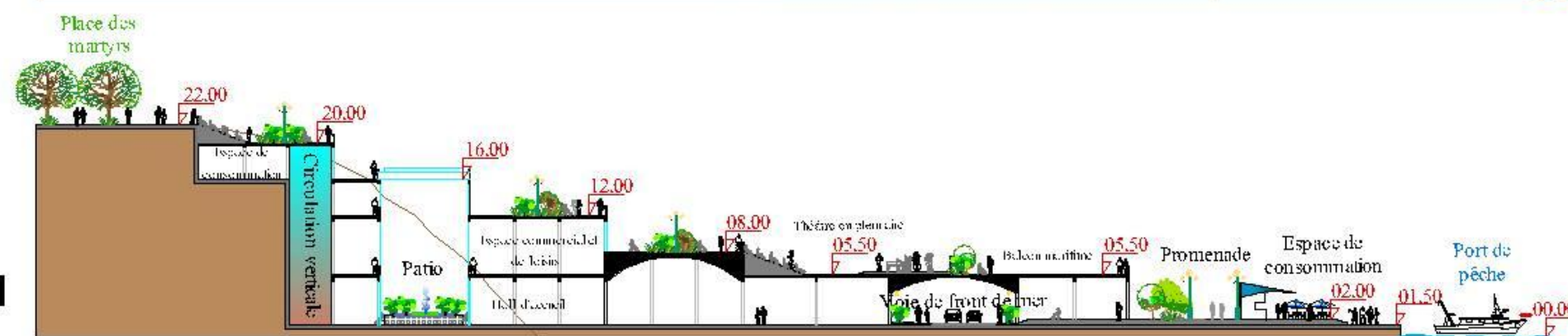
Coupe: Habitat haut-standing



Coupe: Musée de pêche



Coupe: Centre multifonctionnel






CHAPITRE 01 : CHAPITRE INTRODUCTIF

- I. Introduction A La Thématique Générale Du Master : Le Projet Urbain
- II. Introduction A La Thématique Spécifique :
Projet Urbain Dans Les Villes Portuaires
- III. Présentation De La Problématique
- IV. Démarche Méthodologique
- V. Présentation Succincte Du Contenu De Chaque Chapitre



CHAPITRE 02 ; ETATS DE L'ART

- I. **Projet Urbain**
- II. **Définition, Concept Et Mutation Des Ports Et Des Villes Portuaires**
- III. **Impact Des Relations Ville Port Sur Le Développement Des Villes Portuaires**
- IV. **La Recomposition Des Villes Portuaires**
- V. **Analyse Des exemples Thématiques**
- VI. **Conclusion**

The background of the page is a painting of a harbor scene. In the upper right, a tall, white lighthouse with a black lantern room stands against a blue sky with white clouds. Below the lighthouse, there are several buildings with light-colored walls and windows. In the foreground, several boats are docked at a pier. The water is depicted with various shades of blue and yellow, suggesting reflections and movement. The overall style is that of a classical or impressionistic painting.

CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE

PHASE 01 :COGNITIVE

I. PRÉSENTATION DE L'AIR DE RÉFÉRENCE .

I. PRÉSENTATION DE L'AIR D'ÉTUDE .

II. SYNTHÈSE .

An aerial photograph of a coastal city, likely Algiers, Algeria. The city is built on a hillside overlooking a harbor. The harbor is filled with numerous small boats and has a few larger structures. In the background, a large body of water, possibly the Mediterranean Sea, stretches to the horizon under a clear blue sky. The city's architecture is characterized by dense, multi-story buildings with red-tiled roofs. A prominent road or railway line runs diagonally through the city.

CHPITRE 03: CAS D'ETUDE

PHASE 02 : NORMATIVE

I. CARACTÈRE DE L'URBAIN

II. PROBLÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

III. THÉMATIQUE D'INTERVENTION



CHAPITRE 03 :CAS DD'ÉTUDE

PHASE 03 : OPERATIONNEL

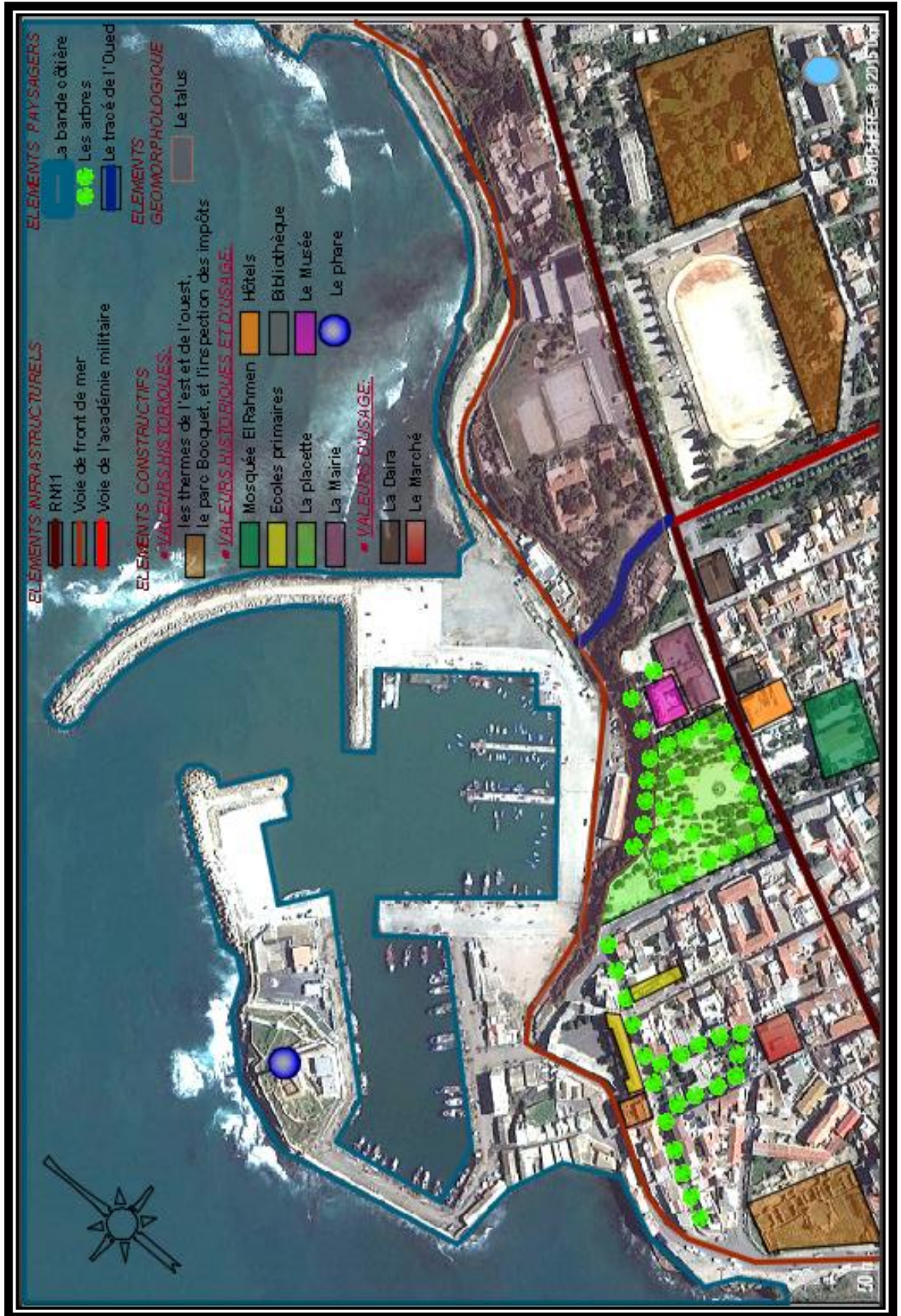
I. PERIMAITRE D'INTERVENTION

II. AIRA D'INTERVENTION

III. CONCLUSION

LES ANNEXES :

STRUCTURE DES VALEURS HISTORIQUES



MATRICE GEOMETRIQUE



Structure fonctionnelle



Plan de L'état du bâti et structures des lieux publics



Plan INVARIANT



1-La recomposition ville port et le nouveau réaménagement water fonts :



Téléport d'Osaka (Japon), les nouvelles fonctions du port moderne comme moteur de métropolisation.
Source : bing.com



Projet EuroMed à Marseille, France.
Source : projets-architecte-urbanisme.fr



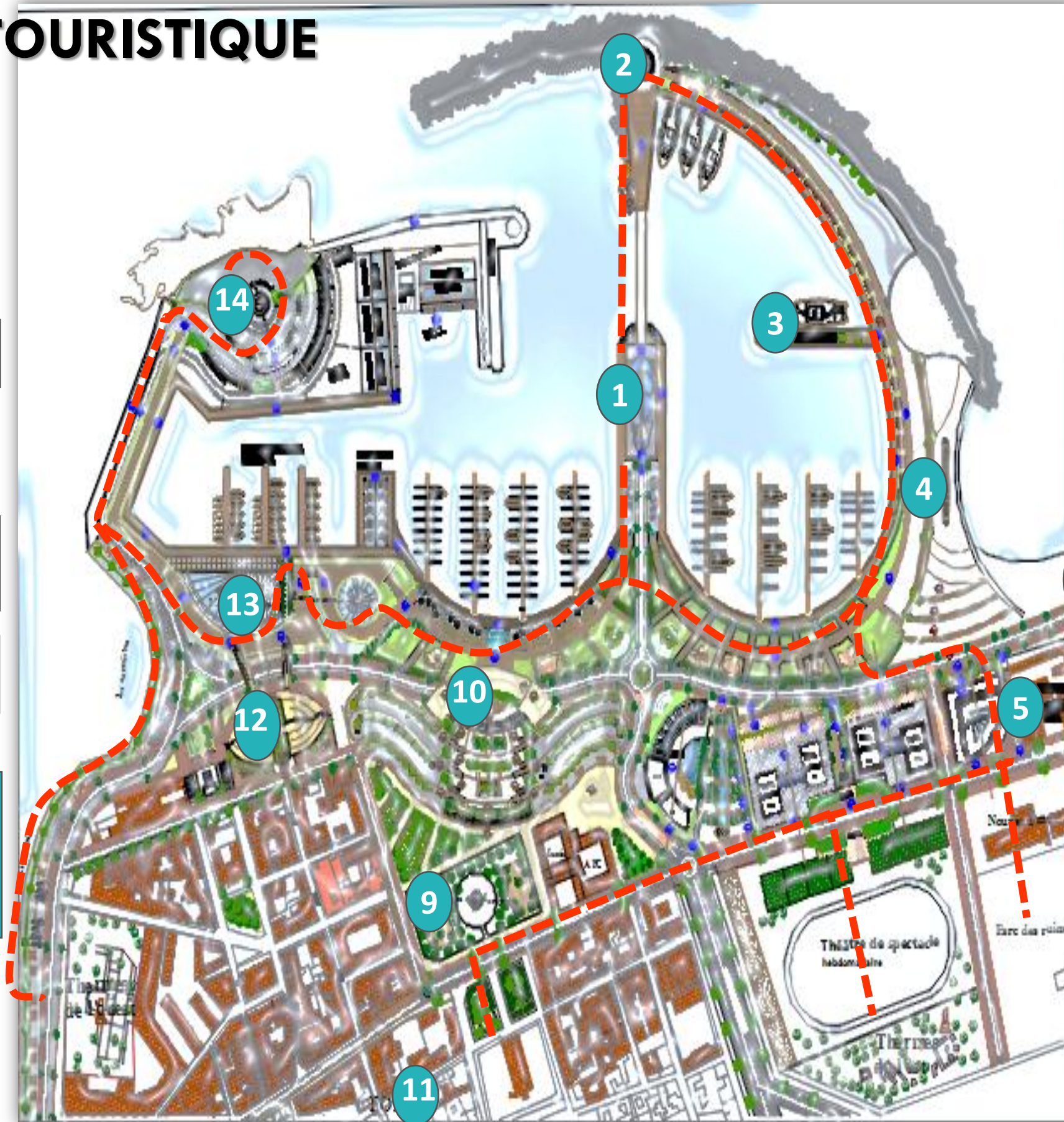
Projet EuroMed à Marseille, France.
Source : projets-architecte-urbanisme.fr



Waterfronts Park de Boston aux états unis.
Source : CardCow.com

CIRCUIT TOURISTIQUE

- 1 Gare maritime
- 2 Observatoire panoramique
- 3 Bateau pirate
- 4 Manège/ la grande roue
- 5 Mausolée Sidi Brahme
- 6 Le nouveau musée/ Ruines
- 7 Théâtre de spectacle/ Thermes de l'ouest



- 8 Mosquée ELRAHMAN
- 9 La place des martyrs
- 10 La coulée verte
- 11 Le forum romain
- 12 Musée de pêche
- 13 Marché de pêche/restaurants
- 14 La place du phare
- 15 Thermes de l'est

PLAN D'AMENAGEMENT:

LEGENDE:

1 La place du phare

2 Marché de pêche

3 Restaurants

4 Cabanes pour pêcheurs

5 Musée de pêche

6 Centre multifonctionnel
"La coulée verte"

7 Promenade de la
Pêcherie

8 Bassin de pêche

9 La gare maritime

10 Bassin de plaisance

11 Passerelle

12 Observatoire
panoramique

13 Bateau pirate

14 manège
temporaire

15 Centre d'affaire

16 Habitat
haut-standing

17 Hôtel
"la cascade"

18 Promenade de la
Marina

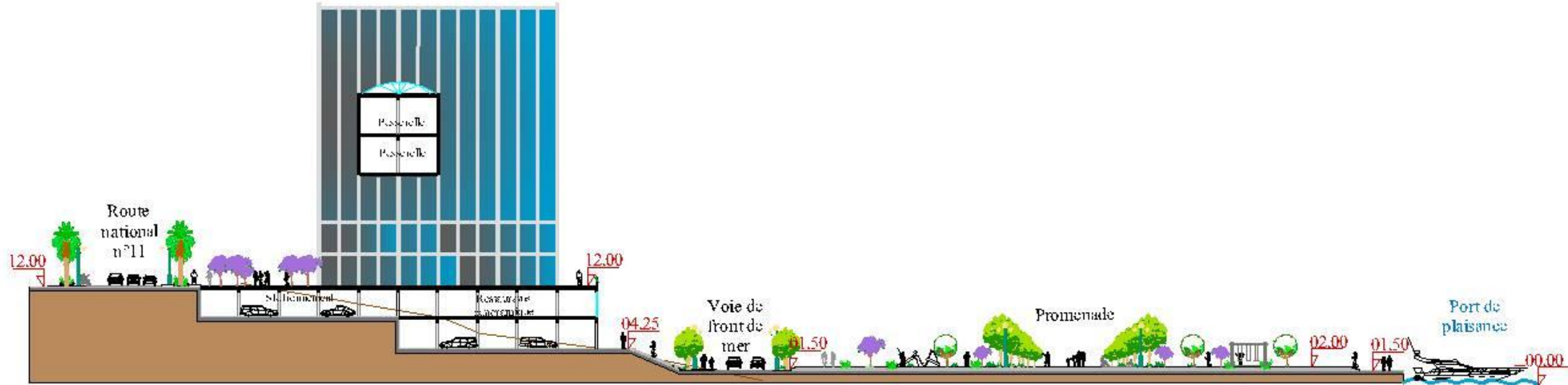
19 Théâtre de spectacle

20 La corniche

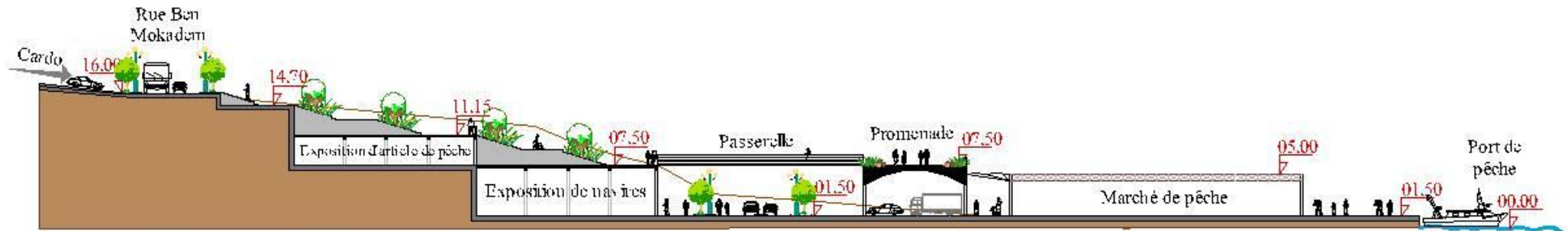


Coupes:

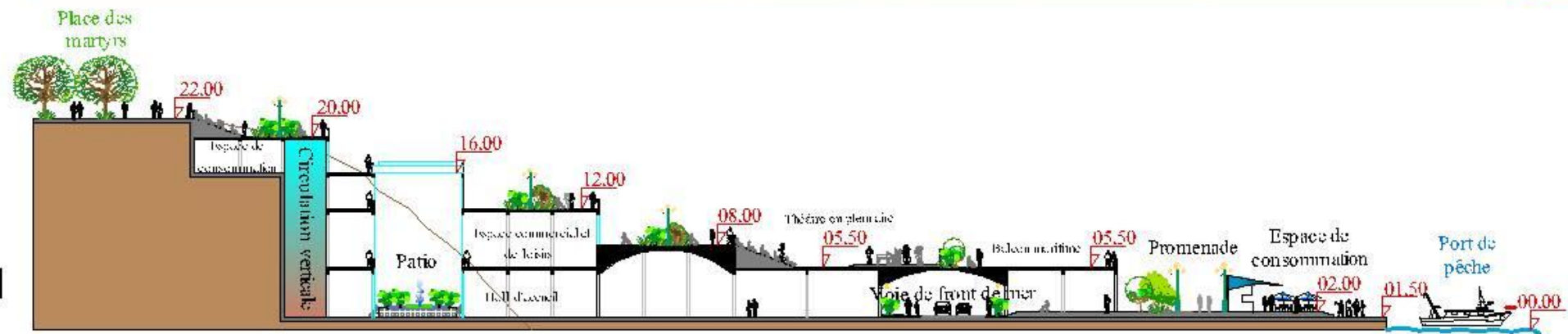
Coupe: Habitat haut-standing



Coupe: Musée de pêche



Coupe: Centre multifonctionnel



Les Ouvrages :

BOUBACHA, E .D, DAVOULT, et al. 1997. Ville et port ; mutation et recomposition note de synthèse et de bibliographie. Paris. Les éditions villes et territoires. .

FOUILLAND Brigitte. Les politiques d'aménagement des villes portuaires ; le cas du havre et de Southampton. 2003

BERNARD GUERIN réconcilier une ville et son port : la mutation du port d'Ivry-sur-Seine

chef de la mission du développement et de l'environnement
port autonome de paris 2, quai de grenelle
75015 paris France

CESAR DUCRUET approche comparée du développement des villes-ports à l'échelle mondiale : problèmes conceptuels et méthodologiques institut coréen de recherche sur les espaces humanisés (krihs)

INGALLINA PATRIZIA, Le projet urbain, 3e éd., Paris, Presses Universitaires de France « Que sais-je ? », 2008

CLAUDE CHALINE : ces ports qui créer des villes

Thèse et mémoire :

- **GLAOUI khaoula :** la réconciliation des territoires ville-port .la reconversion du port de Tanger, port Tanger –ville une entité de la ville .projet de fin d'étude .école d'architecture de Casablanca.

-**AKROUH Anouar.** la reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port. master 2, école nationale supérieure d'architecture .Paris Valde Seine .

-**SAIRI Lina** Aménagement et architecture en milieux urbain littoral, aménagement du quartier El Hamma, projet de fin d'étude 2015.

-**LARBI Manel, AMOURI Ibtissem, ARWAB Toufik,** requalification du quartier du port et conception d'un pole touristique a Cherchell. Projet de fin d'étude 2007.

BENNOUI Billel, BOURENANE Amar.Tarzali Siham conception d'un hôtel touristique au cap rouge Cherchell. Projet de fin d'étude 2006.

HADEF Rachid. 2008. Quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer ? Cas d'étude : Skikda. Mémoire en Urbanisme ; ville et projet urbain. Université de Constantine

Les articles :

- **Claude Prelorenzo**, « La ville portuaire, un nouveau regard », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 39 | 2011, mis en ligne le 30 juin 2012., URL : <http://rives.revues.org/4036>
- **César Ducruet** Structure et dynamiques spatiales des villes portuaires : du locale mondiale.
- **laude Prelorenzo**, « Le retour de la ville portuaire », *Cahiers de la Méditerranée*[En ligne], 80 | 2010, mis en ligne le 15 décembre 2010. URL :<http://cdlm.revues.org/5239>
- **Pascale Froment**, « Introduction », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 39 | 2011, mis en ligne le 30 juin 2012. URL : <http://rives.revues.org/4035>
- **CHRISTINE BOUYER**, La reconversion des friches portuaires. Une opportunité de développement touristique AURORE JORIS in revue *Espaces* n°266 **Janvier 2009**
- **Christine Bouyer ,Aurore Joris ,Delphine Barez** , Les reconversions portuaires : un enjeu pour la plaisance. Dunkerque n'oublie par la plaisance in revue *Espaces* n°266 Janvier 2009 - 6 pages
- **JACQUES FOURNIER** Quand les friches portuaires sont l'avenir des villes in revue *Espaces* n°266 Janvier 2009 - 4 pages
- **Raffaele Cattedra**, « Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée », *Rives méditerranéennes* [Online], 39 | 2011, Online since 30 June 2012., URL : <http://rives.revues.org/4043>
- **Claude Prelorenzo**, « Le retour de la ville portuaire », *Cahiers de la Méditerranée*[En ligne], 80 | 2010, mis en ligne le 15 décembre.. URL : <http://cdlm.revues.org/5239>
- **César Ducruet**. Dynamiques scalaires et temporelles des villes-ports. Nouvelles approches en géographie théorique et quantitative, Jan 2005, Besançon, France. <http://thema.univfcomte.fr/theoq/2005/fr/index.php?lang=en&rub=3>.

- **Jean Debie**, « La relation ville-fleuve-port dans les projets urbains : acteurs et instruments d'une reconnexion (Strasbourg, Lyon) [En ligne], Aménagement, Urbanisme, document 659, mis en ligne le 12 décembre 2013, consulté le 19 septembre 2015. URL : <http://cybergeogeo.revues.org/26118> ; DOI : [10.4000/cybergeogeo.26118](https://doi.org/10.4000/cybergeogeo.26118)