



RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITÉ SAAD DAHLAB BLIDA
INSTITUT D'URBANISME ET D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER

OPTION : A.Z.U.L (ARCHITECTURE EN ZONES URBAINES LITTORALES)

(JOINT EN ANNEXE LE RAPPORT EXPLICATIF DU PROJET)

REQUALIFICATION DE L'INTERFACE VILLE/PORT, POUR UNE MEILLEURE ATTRACTIVITÉ DE LA VILLE

RÉALISÉ PAR :

Mr. BOUBEZARI Samy

Mlle. BOUCENNA Chahinez

PORTEUR DU MASTER :

Dr. ICHEBOUBEN Youcef (Maitre de conférences)

ENCADRÉ PAR :

Dr. Ahmed chahouch Nabil (Maitre assistant)

Mr. Ameer Mohammed (assistant vacataire)

2016-2017

RÉSUMÉ

Suite à la révolution industrielle et depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé, de profondes mutations, de nature technologique exerçant des déséquilibres économiques et surtout spatiaux. La ville et le port ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature, le port s'est coupé progressivement de la ville en s'éloignant ou en traçant des frontières. Une grande partie des activités portuaires s'est alors délocalisée hors du territoire urbain, et les anciennes installations portuaires au coeur des villes ont été progressivement délaissées, car devenues obsolètes. Ainsi, les espaces à l'interface de la ville et du port constituent dorénavant une véritable rupture au sein des villes portuaires et engendre une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port.

L'objectif de ce travail est de proposer des solutions à la problématique du clivage ville/port de la grande ville littorale algérienne (cas d'Alger), en mettant la lumière sur ce phénomène par l'étude d'exemples de 'waterfront revitalization' notamment celui de l'expérience marseillaise ville jumelle d'Alger qui a su redonner vie à son port par un projet de grande envergure «EuroMediterranée».

Mots clés : Alger, ville portuaire, clivage ville/port, waterfronts

ABSTRACT

Following the industrial revolution and since the mid-twentieth century, the relationship between the city and the port has changed, profound changes of technological nature exerting economic and especially spatial imbalances. The city and the port have evolved rapidly and their relations have changed in nature, the port has been gradually cut off from the city by moving away or by tracing borders. A large part of the port activities has been relocated out of the urban territory, and the old port facilities in the heart of the cities have been gradually abandoned, because they became obsolete. Thus, the spaces at the interface of the city and the port are now a real break within the port cities and creates a real break both visual and psychological between the city and the port.

The objective of this work is to propose solutions to the problem of the cleavage city / port of the great Algerian coastal city (case of Algiers), by shedding light on this phenomenon and by studying examples of 'waterfront revitalization' especially the Marseille experiment, the twin city of Algiers which was able to revive its port by a large project "Euro Meditteranee".

Key words : Algiers, Port city, cleavage city/port, waterfronts

DÉDICACES

“QUI QUE TU SOIS, SI TU ES PENSIF EN
LISANT, C'EST À TOI QUE JE DÉDIE MES
ŒUVRES”

~ Victor Hugo

Nous dédions ce mémoire à nous mêmes pour tous
nos efforts, sacrifices et dure années de labeurs.

Nous dédions ce mémoire à nos proches où qu'il soit

Nous dédions ce travail à tous les penseurs, artistes,
et artisans dans l'âme...

REMERCIEMENTS

“LA RECONNAISSANCE EST LA MÉMOIRE
DU COEUR. ”

~ Hans Christian Andersen

Nous exprimons toute notre gratitude aux membres du jury d'avoir bien voulu accepter de juger ce travail.

Nous souhaitons également témoigner toute notre reconnaissance au Dr.Ahmed Chahouch Nabil pour son encadrement et son aide précieuse, au Dr.ICHEBOUBENE Youcef pour ses orientations et critiques constructives, et Mr.Ameur Mohamed pour ses observations et son soutien amical.

Un grand merci à nos amis et collègues qui, par leurs encouragements et leurs soutien moral, nous ont aidé à aller de l'avant.

Enfin notre ultime reconnaissance à nos familles. Ce travail n'existerait pas sans vous. Et nous espérons qu'il servira de support pour les étudiants à venir.

TABLE DES MATIÈRES :

“LA RAISON D'ÊTRE D'UNE ORGANISATION EST
DE PERMETTRE À DES GENS ORDINAIRES DE
FAIRE DES CHOSES EXTRAORDINAIRES.”

~ Peter Drucker

Résumé	I
Dédicaces	II
Remerciements	III
Table des matières	IV
Introduction générale :	01
Présentation de l'option	02
Objectifs et structuration du mémoire	03
I/ État de connaissance :	04
Section I : Thématique générale : Aménagement des zones urbaines littorales	
1.1/Introduction :.....	05
1.2/Présentation de la ville littorale sur le plan architecturale et urbanistique	06
1.2.1 Définition et genèse du thème " littorale"	06
1.2.2 Aménagements spécifiques aux villes littorales	07
1.2.3 Formes de développement urbains	11
1.3/Particularités des villes littorales et leurs impacts sur l'architecture et l'urbanisme.....	13
1.3.1 Particularités naturelles et économiques	13
1.3.2 Urbanisation et architecture côtière en Algérie.....	17
1.3.3 Aperçu sur la réglementation relatives au littoral	23
1.4/Conclusion :	24

Section II: Thématique spécifique : La relation ville/port et la création du clivage	
2.1/Introduction :	25
2.2/Présentation de la ville portuaire sur le plan architecturale et urbanistique	26
2.2.1 Définition terminologique	26
2.2.2 Aménagements et spécificité des villes portuaires	27
2.3/Clivage ville/port	30
2.3.1 Interface ville/port	30
2.3.1 Apparition du clivage	31
2.3.3 Mouvement de reconversion portuaire	35
2.4/ Analyse d'exemples de réaménagements du waterfront	38
2.4.1 Marseille (Projet EuroMed)	39
2.4.2 Tanger (Tanger Med)	48
2.5/Conclusion	52
III / Conclusion générale :	53
IV / Références bibliographiques :	54
V / Liste des figures	55
VI / Rapport explicatif du projet :	56

INTRODUCTION GÉNÉRALE

“LA SIMPLICITÉ, C'EST L'HARMONIE PARFAITE ENTRE LE
BEAU, L'UTILE ET LE JUSTE ”

~ Frank Lloyd Wright

La ville est le produit de stratification et de superpositions d'une multitude de tracées, plus que cela la ville naît du développement historique de l'humanité et ne peut être séparé de ce qui fait l'histoire, elle se compose de géographies, d'évènements, de couleurs, de végétations, d'horizons, de lumières, de vies...

Sa planification et la gestion de son espace urbain ne peuvent se faire que lorsque l'architecture et l'urbanisme deux disciplines inséparables et complémentaires sont en harmonie avec les dimensions culturelles sociales et sociétales d'une communauté.

« Une architecture qui est sans rapport avec les conditions spatiales et spirituelles de l'environnement n'est qu'un geste vide de sens »(1)

L'architecture ou plus particulièrement l'architecture en milieu littoral doit refléter les valeurs culturelles d'une société, son but est de créer des espaces fonctionnels et harmonieux avec l'environnement qui les entourent et dans lesquels pourrait évoluer l'homme, sa relation tumultueuse avec la mer constitue un espace de créativité et d'épanouissement mais aussi un défi à la recherche constante de compromis et d'équilibre entre un rêve parfois démesuré et les contraintes techniques du moment.

« Le but de l'architecture est de donner un ordre à certains aspects de notre environnement quand nous disons : donner un ordre à notre environnement, cela implique que l'architecture contrôle ou règle les relations entre l'homme et son environnement. Elle participe donc à la création d'un milieu c'est-à-dire un cadre significatif pour les activités humaines » (2)

(1) O. M. Ungers: Works In Progress Nineteen Seventy-Six to Nineteen Eighty, 1981, p04

(2) Jacques ROUGERIE & Édith VIGNES « Habiter la mer », Edition Maritimes & d'outre mer, 1978, p109

PRÉSENTATION DE L'OPTION

Aujourd'hui partout dans le monde, ce sont souvent des villes côtières qui détiennent les records de croissance urbaine '...plus de 20 % de la population mondiale vit actuellement à moins de 30 km des côtes, plus de 50 % dans les zones côtières à moins de 100 km du rivage et 60 % dans la grande zone côtière. 3,8 milliards de personnes résident à moins de 150 km du rivage d'après l'UICN (Union internationale pour la conservation de la nature) ...' Les projections démographiques prévoient que plus de 75 % de la population mondiale y vivra d'ici 2035, et d'après un rapport réalisé par l'ONU (l'Organisation des nations unies) plus de 2,5 milliard de personnes supplémentaires devraient vivre dans les zones urbaines d'ici 2050.

S'orienter vers l'étude de ces zones semble un choix logique et d'avenir. D'autant plus qu'elles se distinguent par leur originalité, leur difficulté, mais surtout par leurs potentialités infinies qui poussent à la réalisation d'interventions complexes aux résultats intéressants.

« Par le passé les peuples de la mer n'ont donné qu'une indication sommaire d'une vie en symbiose avec l'élément liquide ; ... à présent, l'objectif est de chercher à déployer des activités proprement marines qui permettent une intégration de l'homme au milieu aquatique » (3)

L'option A.Z.U.L (Architecture en Zones Urbaines Littorales) est une option qui s'intéresse à la relation qu'entretiennent l'architecture et l'urbanisme aux littoraux, et s'intéresse plus particulièrement au rapport site /projet, elle se distingue des autres options par la grande variété des domaines étudiés, une option touche à tout, moderne et d'avenir, qui fournit une formation complète à la fois d'urbaniste et d'architecte. Elle pousse l'étudiant à la réflexion et à la recherche approfondie sur différents sujets et cela pour arriver à une finalité où le projet s'intègre parfaitement dans son contexte.

Elle est donc un tremplin incitatif à la concrétisation des aspirations de tout étudiant en architecture, offrant une bonne formation à la vie professionnelle, elle permet de distinguer et faire ressortir les atouts du littoral ou de tout environnement en pensant espace viable et agréable.

(3) Christian Norberg Shulz ,système logique de l'architecture, éditions Mardaga, 1998, p204

L'objectif de ce mémoire de recherche est de conduire une réflexion sur le problème choisi et d'exercer notre esprit critique sur les résultats de cette procédure d'étude, son ambition intellectuelle est d'apporter un plus sur une problématique spécifique posée. Un mémoire de fin d'études doit donc revêtir un caractère scientifique en ce sens il doit reposer sur des fondements théoriques et une méthodologie rigoureuse, c'est donc un travail d'initiation à la recherche ou nous serons amenés à réaliser un travail de conception et non une simple compilation.

Afin d'aboutir à cela nous avons établis une méthode de travail pragmatique qui se divise en deux parties distinctes, chacune aussi importante que l'autre à l'aboutissement d'un travail logique et ordonné, notre mémoire sera donc structuré comme suis :

Nous débuterons par une première approche purement théorique ou nous nous intéresserons particulièrement à la compréhension et la définition des concepts ainsi qu'à l'appréhension des thèmes étudiés, et ceux afin de mieux cerner nos problématiques.

Comme le rappel si bien Sun Tzu dans son livre l'art de la guerre « Tout le succès d'une opération réside dans sa préparation »(4).

Nous prêterons une attention particulière à la ville littorale, sa genèse, ses modes de développements et ses spécificités, en mettant l'accent sur : la ville portuaire, sa croissance, les problèmes rencontrés au cours de son développement, l'apparition du clivage ville/port et la reconvention portuaire.

Nous appuierons nos recherches par les scénarios et exemples d'intervention en milieu littoral dans une approche comparative entre les différentes expériences, pour en dernier lieu synthétiser les données collectées afin d'établir un constat qui nous orientera sur les actions à entreprendre.

Une deuxième et dernière partie quant à elle se focalisera uniquement sur notre intervention faisant office de rapport explicatif du projet, elle portera sur l'intervention et la traduction des besoins par une programmation quantitatives et qualitatives, ainsi que sur des solutions apportées face aux problématiques rencontrées.

Nous y développerons les actions globales à entreprendre ainsi que nos différents principes d'intervention, pour finalement se focaliser sur l'approche architecturale et technologique.

(4) Sun Tzu, L'Art de la guerre, édition FLAMMARION, 2016, p13

ÉTAT DE CONNAISSANCE:

“LA MER EST UN ESPACE DE RIGUEUR ET DE
LIBERTÉ”

~ Victor Hugo

Le but de cette phase est d’avoir un ensemble de connaissances judicieuses sur la ville littorale. Celle ci séduit d’emblée par la beauté de ses sites, par la mer qui lui confère notoriété, attractivité, et un rôle stratégique dans les perspectives de développement. Du fait de ses particularités paysagères et socio-économiques, ainsi que de ses caractéristiques physiques et climatiques remarquables, c’est une entité géographique nécessitant un aménagement spécifique qui doit se fonder donc sur une base scientifique.

Section I : Thématique générale

«Aménagement des zones urbaines littorales»

I.1 Introduction :

La première réaction de l'homme face à un espace découvert a toujours été de le conquérir, et de bâtir, cependant la mer source de vie de l'homme, reste l'élément imprévisible qu'il tente vainement de maîtriser.

Bâtir ces espaces n'est pas chose facile, il faudra intégrer un projet fonctionnel dans un environnement assez délicat et capricieux que l'on ne maîtrise pas toujours

« Le but de l'architecture est de donner un ordre à certains aspects de notre environnement quand nous disons : donner un ordre à notre environnement, cela implique que l'architecture contrôle ou règle les relations entre l'homme et son environnement. Elle participe donc à la création d'un milieu c'est-à-dire un cadre significatif pour les activités humaines » (5)

«L'étendue de la mer est aussi grande que celle de la terre, ce n'est pas un élément froid et stérile, c'est un empire aussi riche et aussi peuplé que le premier»(6)

Cependant l'espace littoral est donc devenu en un quart de siècle un espace rare convoité par de multiples utilisateurs pour ces spécificités et particularités, il est donc soumis à de fortes pressions foncières qu'accroissent sa dégradation et le mettent en danger.

(5) O.M UNGERS, Morphologie City Metaphors, Edition König, 1982, p90

(6) Bufon Quadrup, Le tourisme, Edition Malango, 1990, p11

1.2 Présentation de la ville littorale sur le plan architecturale et urbanistique :

1.2.1 Définition et genèse du thème " littorale" :

Le littoral est défini comme la bande de terre constituant la zone comprise entre une étendue maritime et la terre ferme, le continent, ou l'arrière-pays.

Il est typiquement constitué de l'étage infralittoral, l'estran et l'étage supra littoral. (Voir Figure N°1)

C'est donc la zone comprise entre une étendue maritime et le continent qui se présente comme un ensemble de formes et de reliefs. Il peut s'étendre de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres.

le littoral est aujourd'hui un espace physiquement maîtrisé, attractif, urbanisé et bien orienté.

FIGURE 1 : LES TROIS DIFFÉRENTS ÉTAGES COMPOSANT LE LITTORAL



Source : <http://www.mnhn.fr/fr/visitez/agenda/exposition/littoral-40-ans-merveilles-preservees>, (traité par Mr.BOUBEZARI .S) Le 05/12/2016

Il est fréquenté par l'homme, et ce derniers c'est établie en ces lieux engendrant La ville littorale, un ensemble urbain de mille à 20 mille habitants qui est caractérisé par sa position stratégique au bord de la mer, Cela implique l'apparition, d'équipements et d'activités qui lui son propre suivant les différents besoins des usagers.

1.2.2 Aménagements spécifiques aux villes littorales :

la ville littorale présente à travers son emplacement spécifique, des particularités climatiques, économiques, sociales qui ont un impact sur l'architecture que l'on ne retrouve pas dans d'autres villes intérieures, le rapport entre le site et la ville est plus complexe et influe sur la production urbaine et architecturale ainsi que l'activité des villes et la taille de la population.

L'architecture en ces zones est caractérisée par l'implantation, la volumétrie des constructions, et le traitement des façades.

On retrouve l'utilisation de matériaux de construction très particuliers et ceux notamment à cause des qualités spécifiques du littoral, où l'espace extérieur a une importance équivalente que celle de l'espace intérieur.

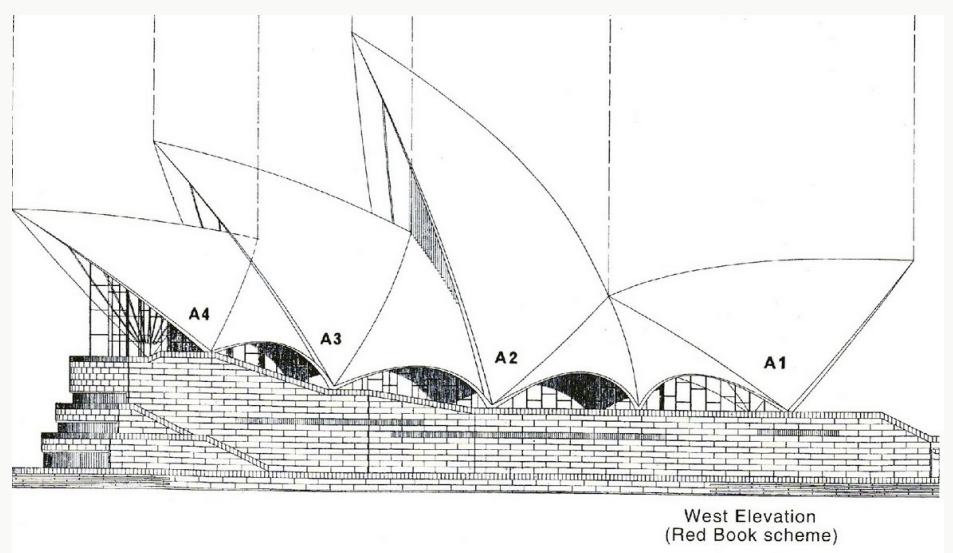
Pour évoquer la mer, des architectes ont par ailleurs tenté d'adapter leurs constructions aux sites littoraux par la forme que se soit pour des raisons esthétiques, techniques ou parfois même les deux, il est clair que pour s'inscrire dans un milieu littoral il est très important de prendre en considération son environnement et ne pas composer malgré lui mais avec ce dernier. (Voir figure N°2 et 3)

FIGURE 2 : INTÉGRATION AU SITE PAR LA MÉTAPHORE D'UNE VOILE GONFLÉE PAR LE VENT



Source : <http://www.continent-asiatique.com/emirats-arabes-unis/photos-4.html>

FIGURE 3 : ADAPTATION D'UNE CONSTRUCTION AU SITE PAR LA FORME



Source : <http://www.laboiteverte.fr/des-plans-de-lopera-de-sydney/> le 07/10/2016

L'enveloppe de la bâtisse fait référence aux voiles déployées d'un bateau ceci pour des raisons esthétiques mais aussi techniques et structurelles, car elle permet de réduire l'effet des vents.

THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Construire donc, n'est pas simplement de poser une masse sur un terrain. Dans une zone littorale ou la problématique est très importante il est indispensable d'effectuer une étude approfondie sur le choix de site et déduire la meilleure implantation pour le projet. Cela doit s'opérer sur la base de vues sur mer, mais aussi sur l'orientation qui doit se faire par des données naturelles bien précises, liées au milieu (adaptation au relief, ensoleillement, protection contre les vents froids et les pluies...).(Voir figure N°4)

FIGURE 4 : EXEMPLES D'ADAPTATION AU RELIEF DANS UN MILIEU LITTORAL



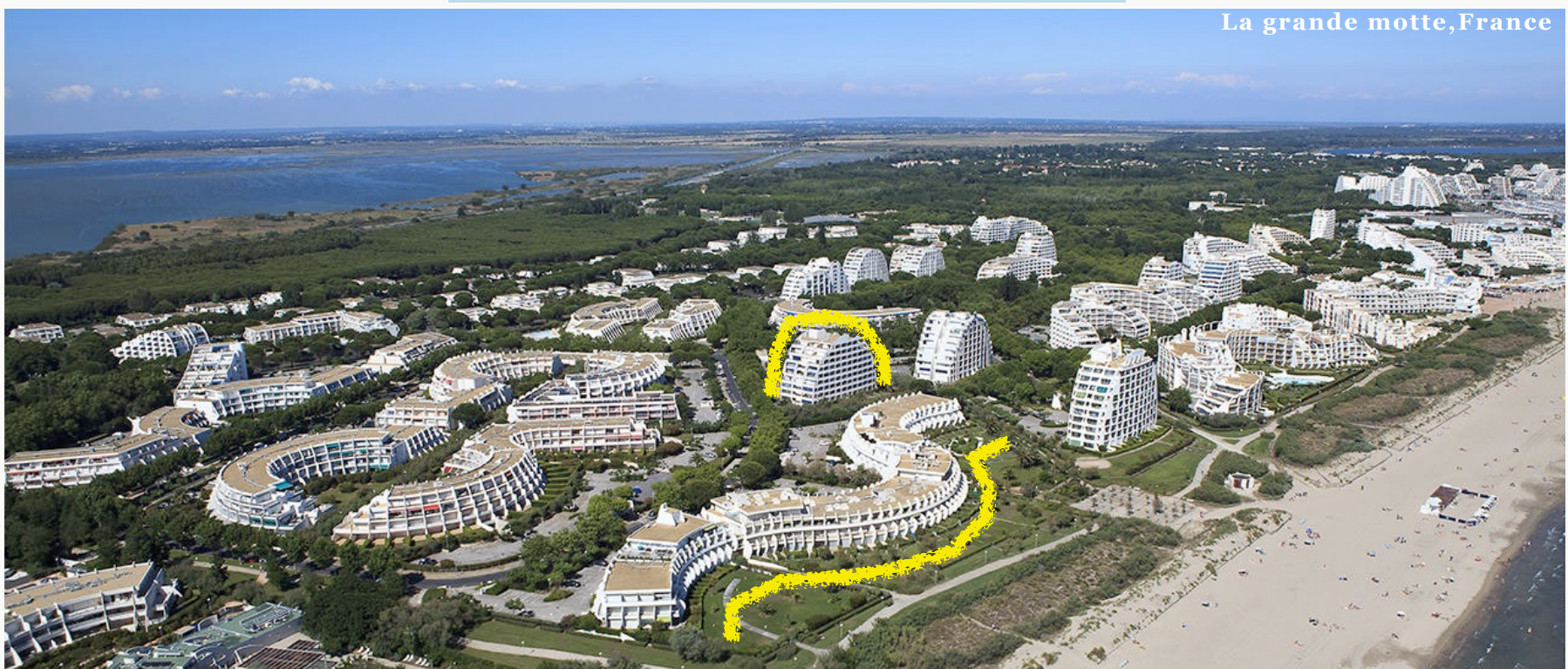
Source : <https://www.paperblog.fr/paradisique-en-italie-le-village-manarola-des-cinque-terre/> le 05/12/2016



Source : <https://www.paperblog.fr/paradisique-en-italie-le-village-manarola-des-cinque-terre/> le 05/12/2016

La construction côtière adopte le plus souvent une géométrie complexe en volume et en toiture (Voir figure N°5) Elle se caractérise par des formes dynamiques pour créer une continuité entre la mer et son environnement.

FIGURE 5 : EXEMPLE D'UTILISATION DE FORMES DYNAMIQUES



Source : <http://www.tourisme.fr/1865/office-de-tourisme-la-grande-motte.htm> le 5/12/2016 (traité par Mlle BOUCENNA.C)

THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Pour les constructions côtière, l'utilisation des techniques de construction spécifiques est imposée pour résister aux phénomènes naturels marins tels que : la corrosion, notamment des matériaux de construction durables résistant à l'air marin et qui sont souvent esthétiques (verre, pierre de taille, béton, tuile, bois). (Voir figure N°6)

FIGURE 6 : EXEMPLES D'UTILISATION DE MATÉRIAUX DURABLES (PIERRE/BOIS) ET DE PANNEAUX SOLAIRE EN MILIEU LITTORAL



Source : <http://farmhouses.co/maison-en-pierre-moderne.html>
Le 03/01/2017



Source : <http://www.sunzil.com/comprendre-le-solaire/>
Le 03/01/2017

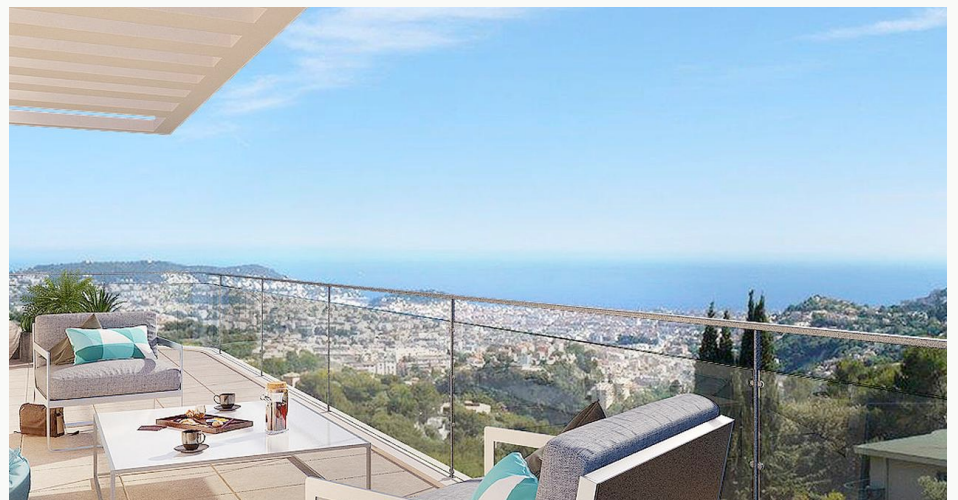
Les relations entre l'intérieur et l'extérieur d'un bâtiment sont modulées par :

- Les espaces de transition (balcon, loggia, terrasse, perron galerie) qui permettent d'avoir de belles vues et de garder le contact visuel avec la mer.
- La fenêtre, aussi par sa forme, sa dimension, son emplacement et l'orientation de la façade pour avoir un bon éclairage, une bonne aération et ventilation, ainsi qu'une belle vue panoramique sur la mer. (Voir figure N°7)
- La végétation, par le type choisis propre au littoral. (Voir figure N°8)

FIGURE 7 : EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS/EXTÉRIEURS ORIENTÉS VERS LA MER



Source : <https://www.quebecoriginal.com/hebergement/chalets-appartements-residences-de-tourisme/> Le 05/01/2017



Source : <http://www.nice-vue-mer.fr/en/real-estate-nice-sale-in-nice-north-new-construction-1870.html> Le 05/01/2017

L'implantation d'une construction en bord de mer doit aussi résoudre avant tout la contradiction entre les vents dominants et la vue sur la mer.

THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Les aménagements en bord de mer ont des développements bien caractéristiques, ils révèlent une relation intéressante entre la nature et la ville, entre le naturel et l'artificiel, jusqu'à la limite entre ces deux entités distinctes.

FIGURE 8 : IMPLANTATION SUR LE TERRAIN FAITE EN FONCTION DE VUES SUR MER ET DE VÉGÉTATION

Les maisons sont installées parallèlement à l'océan, le panorama dégagé est à 180°:



La végétation forme un salon d'été protégé des regards :



Source : Véronique Thillet-Monsénég, « Une fenêtre sur la villa balnéaire », édition Versailles, 2007

-La couleur extérieure de revêtement aussi joue un rôle important elle a une influence sur la partie du rayonnement solaire, Plus la couleur est sombre, plus la quantité d'énergie absorbée est plus importante. On préconise l'utilisation de couleurs claires pour les revêtements extérieurs des bâtiments, telle que le blanc pour les murs et le bleu pour la menuiserie.

FIGURE 9 : EXEMPLE D'UTILISATION DE COULEURS CLAIR DANS DES CONSTRUCTIONS MARITIME



Source : <http://www.secretflying.com/posts/rabat-morocco-marseille-france-57-usd-roundtrip/> Le 02/02/2017

1.2.3 Formes de développement urbains :

L'urbanisme littoral se développe et se caractérise généralement par :

- La création des voiries hiérarchisées et formellement très atypiques.
- La construction progressive et harmonieuse de la ville.
- L'existence d'une structure planifiée et adéquate.
- Le tissu urbain s'organise généralement ,selon un plan en damier, soit parallèlement à la mer, et c'est le cas le plus courant ,d'autres perpendiculairement à la mer.

Ainsi ces formes de développements urbanistique distinguent les villes littorales des villes de l'intérieures, et parmi ces derniers on retrouve les suivants :

1- Développement parallèle à la mer :

Généralement les villes qui se développent parallèlement à la bande littorale se situent sur des sites plats en adoptant un tracé linéaire doté de **percées perpendiculaires à la mer** pour garder le contact visuel avec cette dernière. (Voir figure N°10)

La croissance de la ville sur des sites pareils s'éloigne souvent de la côte pour des risques naturels tels que l'érosion, l'élévation du niveau de la mer. Un intérêt particulier est porté à la création d'espaces extérieurs comme des placettes, promenades balnéaires, commerces, espaces de consommation et lieux de rencontre et échange culturel.

FIGURE 10 : EXEMPLE DE DÉVELOPPEMENT PARALLÈLE À LA MER



Source : <http://evasion-online.com/tag/barcelone-espagne> Le 02/02/2017 (traité par Mr.BOUBEZARI .S)

2- Développement perpendiculaire à la mer :

Certaines villes qui se développent perpendiculairement à la mer se situent sur des sites accidentés, montagneux ou il est difficile de construire à cause de la morphologie du terrain. Ainsi la présence des obstacles et des risques naturels (terrain agricole, risque d'inondation et d'élévation de niveau de mer) jouent un rôle important sur le développement de la ville, leur impact fait que cette dernière s'éloigne de la côte et implique de construire sur les hauteurs pour éviter les dégâts. (Voir figure N°11)

FIGURE 11 : EXEMPLE DE DÉVELOPPEMENT PERPENDICULAIRE À LA MER



Source: Photo satellite google Earth 2017(traité par Mlle.BOUCENNA.C)

3- Développement dans toutes les directions :

La présence d'obstacles tels que (les cours d'eau, les montagnes, forêts, terrain agricole, les zones militaires) peut parfois empêcher la ville de se développer parallèlement à la mer, ou changer de direction, et fait que cette dernière s'éloigne de la côte et implique de construire sur les hauteurs pour éviter les dégâts. (Voir figure N°12)

FIGURE 12: EXEMPLE DÉVELOPPEMENT DANS TOUTES LES DIRECTIONS



Source : <https://www.holidayguru.ie/holidays/winter-getaway-nice/> Le 11/03/2017

I.3 Particularités des villes littorales et leurs impacts sur l'architecture et l'urbanisme:

1.3.1 Particularités naturelles et économiques :

On plus de la présentation sur le plan urbanistique et architecturale, certaines particularités d'exception nécessitent d'être présenté :

- Les particularités naturelles et leur impact sur l'architecture et l'urbanisme :

a- Le climat et les changements climatiques : ils jouent un rôle important dans la réalisation et la conception architecturale des villes littorales, c'est l'acte de tous les phénomènes atmosphériques tels que les précipitations, température, vent, pression atmosphérique et humidité. Le bâti est soumis à des contraintes physiques fortes liées au climat, telles que : ensoleillement, pluies capricieuses ou vents violents qui sont des facteurs à prendre dans la conception architecturale avec l'utilisation de nouvelles techniques.

Ils peuvent aussi présenter une menaces et être dévastateur, l'on peut citer certain phénomènes comme :

L'érosion : sous l'action des vagues et des vents, le sable se déplace le long du littoral: c'est la dérive littorale. Sur un secteur donné, si les apports sont inférieurs aux départs de sable, il y a érosion. Le déplacement de sable n'est pas permanent mais lors des tempêtes marines, il peut prendre des proportions très importantes et entraîner des érosions irréversibles. (Voir figure N°13)

La submersion marine : qui est l'inondation temporaire des zones côtières par la mer dans des conditions météorologiques et marégraphiques sévères provoquant des ondes de tempête. Elle envahit en général des terrains situés en dessous du niveau des plus hautes mers. (Voir figure N°14)

FIGURE 13 : EXEMPLE D'UNE ÉROSION CÔTIÈRE



Source : <http://www.sudouest.fr/2014/01/29/littoral-aquitain-la-spectaculaire-erosion-en-images-1445373-2921.php> Le 02/02/2017

FIGURE 14 : EXEMPLE DE SUBMERSION MARINE



Source : <http://france3-regions.francetvinfo.fr/hautes-de-france/vents-risques-de-submersion-marine-meteo-france-place-les-cotes-du-nord-pas-de-calais.html> Le 02/02/2017

THÉMATIQUE GÉNÉRALE

La corrosion : du fait d'humidité et d'air salin de littoral, ceci constitue un phénomène naturel spécifique et remarquable pour les constructions des villes littorales, elle peut se produire en raison de certaines actions extérieures sur une surface, c'est la destruction et l'altération des matériaux par des réactions chimiques (contact avec l'humidité et l'oxygène dans l'atmosphère). (Voir figure N°15)

La vulnérabilité sismique : Parmi les phénomènes induits par le séisme en zone côtière, le tsunami est une catastrophe naturelle de remontée des eaux et de déferlement sur les parties terrestres de la cote, provoquant ainsi des dégâts matériels et humains. (Voir figure N°16)

FIGURE 15 : EXEMPLE DE CORROSION MARINE



Source : <http://www.boatus.com/seaworthy/magazine/2015/july/marine-corrosion-101.asp> Le 02/02/2017

FIGURE 16 : EXEMPLE DE REMONTÉE DES EAUX



Source : <http://www.2012un-nouveau-paradigme.com/2017/03/espagne-et-portugal-sous-la-menace-d-un-tsunami.html> Le 02/02/2017

b- La morphologie du site : Il existe des villes qui sont localisées sur des sites accidentés et d'autres sur des sites plats

Les sites plats : présentent les plages et dunes

Le tracé urbain dans un site plat: la proximité de la mer constitue un avantage pour l'économie des villes littorales sur un terrain plat (dominance des activités balnéaire), l'image de la ville est directement liée avec la mer, présentant un atout pour le tourisme et la qualité de vie (un lieu de détente et de promenade). Pour bénéficier de cette vue sur la mer, la croissance de la ville se fait parallèlement à la cote en adoptant un tracé linéaire avec la création des percées perpendiculaires, pour garder les liens visuels vers la mer. Ceci influera sur l'architecture par le type et l'orientation des ouvertures (les terrasses et les balcons). (Voir figure N°17)

FIGURE 17 : EXEMPLE D'IMPLANTATION D'UNE VILLE SUR UN SITE PLAT



Source : <http://en.axar.az/news/world/179891.html> Le 13/02/2017

THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Le tracé urbain dans un site accidenté:

Dans le cas d'un site accidenté ou presque montagneux, la morphologie est difficile à construire. L'implantation des constructions sur des sites surélevés et les roches ont pour but une protection naturelle de l'humidité et d'exposition aux inondations fréquente, et pour s'écarter des zones très exposés aux vents et profiter des douces brises d'été.

Le tracé urbain suit la morphologie du terrain selon les lignes de crête créant des formes organiques ainsi obtenant une dégradation de niveau pour avoir une vue global sur le paysage maritime.(Voir figure N°18)

- Les particularités économiques et leur impact sur l'architecture et l'urbanisme :

Les activités maritimes constituent des ressources essentielles pour la région, elles participent fortement à son identité par rapport aux villes intérieures.

Les principales activités liées à la proximité de la mer sont: les activités industrielles, agricoles, touristiques et portuaires. Ces dernières sont responsables dans une large mesure de l'existence des plus grandes villes au monde, en effet les premières installations en bordure de mer étaient des maisons de pêcheurs qui par la suite se sont développées de petits villages en villes.

L'architecture en zones portuaires, on est aussi influencée précisément a cause des des kilomètres de berges, qui monopolise beaucoup d'espace et exerce une forte emprise sur la typologie, le paysage est plus industriel, composé de bâtiments commerciaux, d'aires de stockage, d'hangars et d'entrepôts(Voir figure N°19).Pour l'habitat une dominance de l'habitat collectif pour les ouvriers de tours d'habitations et de gratte-ciels.

FIGURE 18 : EXEMPLE D'IMPLANTATION SUR UN SITE ACCIDENTÉ



Source : <https://www.tripadvisor.ca/LocationPhotoDirectLink-g189398-i125388763-Greece.html> Le 13/02/2017

FIGURE 19 : EXEMPLE DE DOMINATION DU PAYSAGE INDUSTRIEL



Source : <http://www.nvm.fr/halifax-ville-portuaire/> Le 13/02/2017

THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Pour ça part l'industrie touristique est caractérisé par:

- Le développement rapide des infrastructures et d'hébergements.
- La réalisation des routes parallèle a la mer et des chemins pour accéder aux espaces touristiques aménagés a l'extérieur.
- L'aménagement des espaces extérieurs tel que les placettes et les jardins pour permettre au touristes l'exploitation optimale de toute la richesse littorale.
- Le développement d'une architecture et d'un urbanisme composé d'espaces de loisirs de distraction de consommation et la mise en place d'infrastructures beaucoup plus touristiques (Résidence touristique ,hôtels, restaurants, grands complexes touristiques, auberges, port de pêche, port de plaisance ainsi que la dominance de l'habitat individuelle et collectif les résidences saisonnière et les maison de vacances). (Voir figure N°20)

FIGURE 20 : EXEMPLE DE DÉVELOPPEMENT DE TOURISME DANS LES VILLES LITTORALES.



Source : <http://www.place-des-vacances.com/travel-guide-dubai-41.html> Le 13/03/2017



Source : <http://www.concorde-deluxe.de/Antalya-Lara.aspx> Le 13/03/2017

Il faudra aussi noter les effets négatifs que ce genre de développement peut engendrer :

- Une pollution architecturale du notamment a un contraste entre une typologie locale et des structures balnéaires non intégrées au paysage.
- Une rupture entre les zones de tourisme et la ville elle-même.
- L'inaccessibilité des aménagements touristiques aux personnes de la villes, a cause d'une exploitation abusive du capital foncier par le tourisme.
- L'effacement identitaire de la ville en contre partie d'une standardisation de la typologie architecturale.

1.3.2 Urbanisation et architecture côtière en Algérie :

La côte algérienne s'étend de Marsat Ben M'Hidi à l'Ouest au Cap Roux à l'Est sur 1622 km, regorgeant de sites naturels magnifiques, et faisant assurément le bonheur des randonneurs, baigneurs, amateurs de pêche et sports nautiques. Elle présente des particularités sur :

Sur le plan naturel: elle jouit d'un climat méditerranéen agréable, ensoleillé et chaud en été, et d'un hiver humide.

Sur le plan social: La particularité d'une population communicante et accueillante.

Sur le plan économique: C'est un pays en voie de développement riche par ses potentialités naturelles et ses grand port qui produisent une architecture industrielle et de petits ports qui quant à eux produisent une architecture touristique, avec aménagement de restaurants et de poissonneries et autres espaces de consommation.

FIGURE 23 : EXEMPLE DE GRANDE (À DROITE) ET PETITE (À GAUCHE) VILLE LITTORALE ALGÉRIENNE



Source : <http://users.antrasite.be/ppoisie/Documents/jijel.htm>
Le 13/03/2017



Source : <http://www.radioalgerie.dz/news/ar/article/20150504/39235.html>
Le 13/03/2017

la diversité architecturale et urbanistique de ces villes est dûe au passage de nombreuses civilisations à travers cette zone stratégique

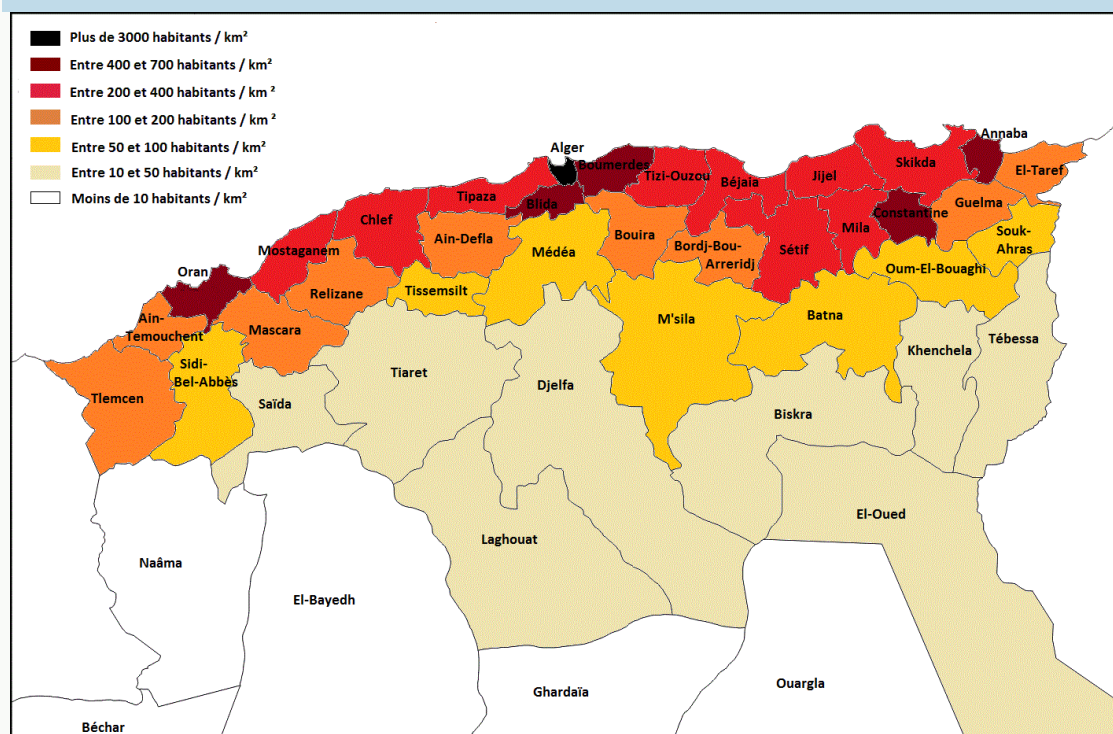
Sur le plan architectural et urbanistique: elle réside particulièrement dans les extensions nouvelles de la période post coloniale. Au lendemain de l'indépendance, l'état s'est intéressé aux grandes villes et quelques villes moyennes, au détriment les petites villes qui sont restées relativement délaissées. Par conséquent nous avons urbanisation incontrôlée des grandes villes et stagnation des petites villes.

Dans cette période post-coloniale, on a produit une architecture et un urbanisme semblable aux productions des villes intérieures, et cela est notamment du aux besoins d'urgence, particulièrement en matière d'habitat.

THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Les villes littorales algériennes remontent dans leur fondement à des siècles AJ-C, elles demeurent comme les plus anciennes sur le territoire algérien, elles sont toutes (ou presque) très fortement peuplée créant un déséquilibre sur le territoire national, environ les deux tiers de la population algérienne (soit plus de 26 millions d'habitant) sont concentrés sur le littoral qui représente 4% du territoire seulement (Source : ONS RGPH, 1998). (Voir figure N°22)

FIGURE 22 : CARTE DÉMONSTRANT LA DENSITÉ DE LA POPULATION PAR WILAYAS (ALGÉRIE)



Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/ListedeswilayasAlgérieparpopulation> Le 24/03/2017

C'est villes algériennes à force de banalisation et standardisation de leur typologie urbaine, courent un risque d'effacement identitaire et cela par une 'démaritimisation' sur tout les plans, elles ne gardent plus leurs spécificités sur le plan urbanistique et architecturale.

Souvent cela résulte par des constructions anarchiques et non adéquates aux spécificités du site (Voir figure N°23) et présentent un manquement au respect des réglementations en vigueur et un risque majeurs sur la croissance de la ville.

FIGURE 23 : EXEMPLE D'UNE CONSTRUCTION NON ADÉQUATES AUX SPÉCIFICITÉS DU SITE



Source : Colloque francophone international cultures, territoires et développement durable Lundi 14 et mardi 15 avril 2014, ESPE Clermont auvergne, 36 avenue Jean Jaurès, 63400 Chamalières, amphis E et A, M.T.BOUROUMI

Programme logements sociaux à 350m de la plage à Ainelturk, Algérie présentant un manquement au respect des réglementations littorales en vigueur

THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Il existe deux période très importantes et capitale sur le plan urbanistique et architecturale pour l'Algérie:

La période coloniale (Algérie sous domination française):

Durant ces 130 années, les français ont fortement modifié et influencé la production, la qualité et la typologie urbaine et architecturale en Algérie durant les années de colonisations, nous distinguerons ainsi les principes suivant :

- La création d'un nouveau style (Néo mauresque) résultat d'une mixité typologique entre architecture Européenne et typologie locales. (Voir figure N°24)
- Une trame régulière, un maillage linéaire ainsi que des percées le long de la mer.(figure N°25)

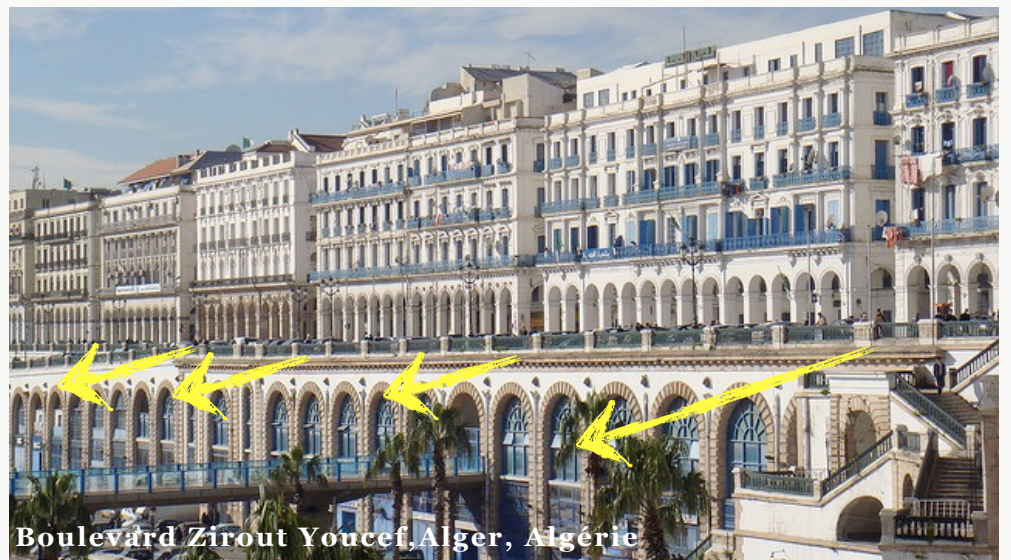
FIGURE 24 : EXEMPLE D'UTILISATION DU STYLE NÉO MAURESQUE



Wilaya d'Alger , Algérie

Source : <http://www.travel-images.com/photo/photo-algeria533.html> Le 18/03/2017

FIGURE 25 : EXEMPLE D'UNE TRAME RÉGULIÈRE ET DE PERCÉES SUR MER



Boulevard Zirout Youcef, Alger, Algérie

Source : <http://mutualheritage-alger.univ-tours.fr/items/show/261> Le 18/03/2017 (traité par Mr.BOUBEZARI.S)

-Aménagement d'espaces ouverts tels que les jardins publics, les esplanades, les placettes, et les balcons toute en respectant la vue dégagée sur mer. (Voir figure N°26)

-Forme de volume simple et régulière, façade plate et linéaire.

-Présence de larges ouvertures et de balcons coté mer.

-L'utilisation de matériaux tels que la pierre, du bois, du béton et de la tuile. Et des couleurs bleu et blanche ainsi que le moucharabiés.

FIGURE 26 : EXEMPLE DE JARDINS AVEC VUE DÉGAGÉE SUR MER



Square Port Saïd, Alger, Algérie

Source : <http://algerie.voyage.over-blog.com/article-11229173.html> Le 18/03/2017

THÉMATIQUE GÉNÉRALE

La période post-coloniale (Algérie indépendante) :

Dans cette période de l'Algérie indépendante il existe deux politiques d'aménagement, la sous-période de 1962-1985, et puis celle de 1985 à nos jours.

de 1962-1985 : l'état algérien a produit et organisé le cadre bâti de la même manière qu'on produit et organisé dans les villes de l'intérieure, elle est caractérisée par une forte production de maisons individuelles (à travers les nombreuses opérations de lotissements) mais aussi une réalisation en masse des programmes d'habitat collectif dans les villes littorales.

FIGURE 27: PHOTOS DÉMONTRANT LA CONSTRUCTION DE MAISON INDIVIDUELLE EN MASSE SUR LE LITTORAL ALGÉRIEN



A partir de 1986 c'est l'abandon du régime socialiste, l'impuissance de l'état devant la crise du logement s'est vraiment faite sentir avec l'effondrement des capacités de financement due à la chute des prix de pétrole, l'investissement privé est sollicité sans pour autant qu'il y ait une amélioration dans la qualité des schémas proposés. (Voir figure N°28)

FIGURE 28 : EXEMPLE D'UNE MAUVAISE PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DU LITTORAL



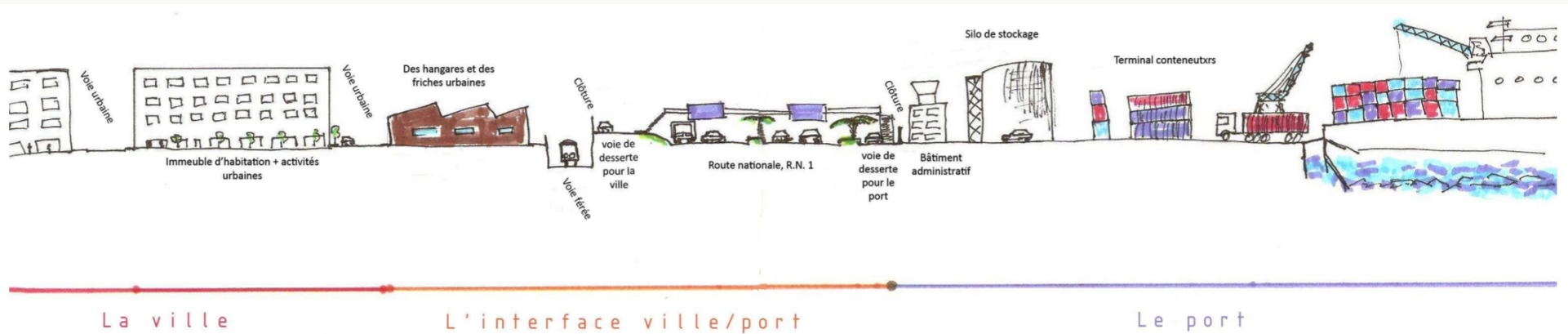
THÉMATIQUE GÉNÉRALE

- Problématique de la ville algérienne :

La principale problématique de la grande et moyenne ville littorale algérienne réside dans la présence des ports dont l'activité est très active, considérés comme des entités distinctes et des points d'intérêt stratégique national, ces derniers, forment un obstacle de développement de leurs villes et se présentent comme une barrière physique entre la ville et la mer, mais également une source de problèmes, de nuisances, et de risque majeur.

On parle principalement du **Clivage ville/port**. (Voir figure N°29)

FIGURE 29 : COUPE SCHÉMATIQUE DÉMONSTRANT LE CLIVAGE VILLE /PORT (CÔTÉ HAMMA) À ALGER, ALGÉRIE



Source : Memoire de magister Post graduation Urbanisme et développement durable,EPAU,2015, Aouissi.K

Du côté des petites villes littorales, elles ne souffrent pas du phénomène du clivage ville/port, mais on note principalement l'absence de mise en valeur de leurs front d'eau, ce dernier constitué d'ancien tissu urbain, il demeure généralement caduc, et abandonné, l'occupation de nouvelles assiettes en amont par les nouvelles extensions (et qui ne respectent pas le cachet maritime de la ville) créent de nouvelles centralités qui repositionnent le centre d'intérêt de la ville vers l'intérieur, laissant ainsi, le front d'eau mal exploité, dégradé et perdant ainsi son importance et sa place dans la ville. (Voir figure N°30)

FIGURE 30 : EXEMPLE DE DÉVELOPPEMENT VERS L'INTÉRIEUR ET ABANDON DU FRONT



Source : Photo satellite google Earth 2017 (traité par Mlle BOUCENNA.C)

THÉMATIQUE GÉNÉRALE

C'est sur la base d'un constat critique et objectif par rapport à une urbanisation effrénée du littoral algérien que nous proposons de faire le point de la situation:

-Le littoral méditerranéen, notamment en Algérie, est soumis à des pressions : enjeux financiers, risques climatiques, pollutions et préservation de l'eau.

-Le littoral Algérien connaît des transformations profondes et brutales. Si toutes ne sont pas apparentes, un phénomène au moins est directement perçu par les populations qui y résident : une dégradation de l'environnement qui est la conséquence visible d'une urbanisation anarchique.(Voir figure N°31)

-L'état a préféré s'intéresser aux grandes villes (Alger, Oran et Annaba) et quelques moyennes villes comme (Bejaïa) et au détriment des petites villes (Azeffoun) qui sont restées relativement délaissées ou en stagnations. Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique, les grandes villes ont connu une forte urbanisation (elles sont sur-urbanisées) par contre les petites villes qui sont sous-urbanisées.

-La saturation des espaces intra-muros a entraîné un renversement du sens des flux migratoires par débordement et redéploiement du surplus des populations des grandes villes côtières sur leurs abords immédiats. On assiste dans la plupart des cas à un déséquilibre du skyline (maisons coloniales et post coloniales) qui apparaît aujourd'hui comme une défiguration du paysage urbain.(Voir figure N°32)

FIGURE 31 : SCHÉMA DÉMONTRANT LA LIMITE DES AMÉNAGEMENTS SUR LES RIVAGES ALGÉRIENS PENDANT LA PÉRIODE COLONIALE PUIS POST-COLONIALE

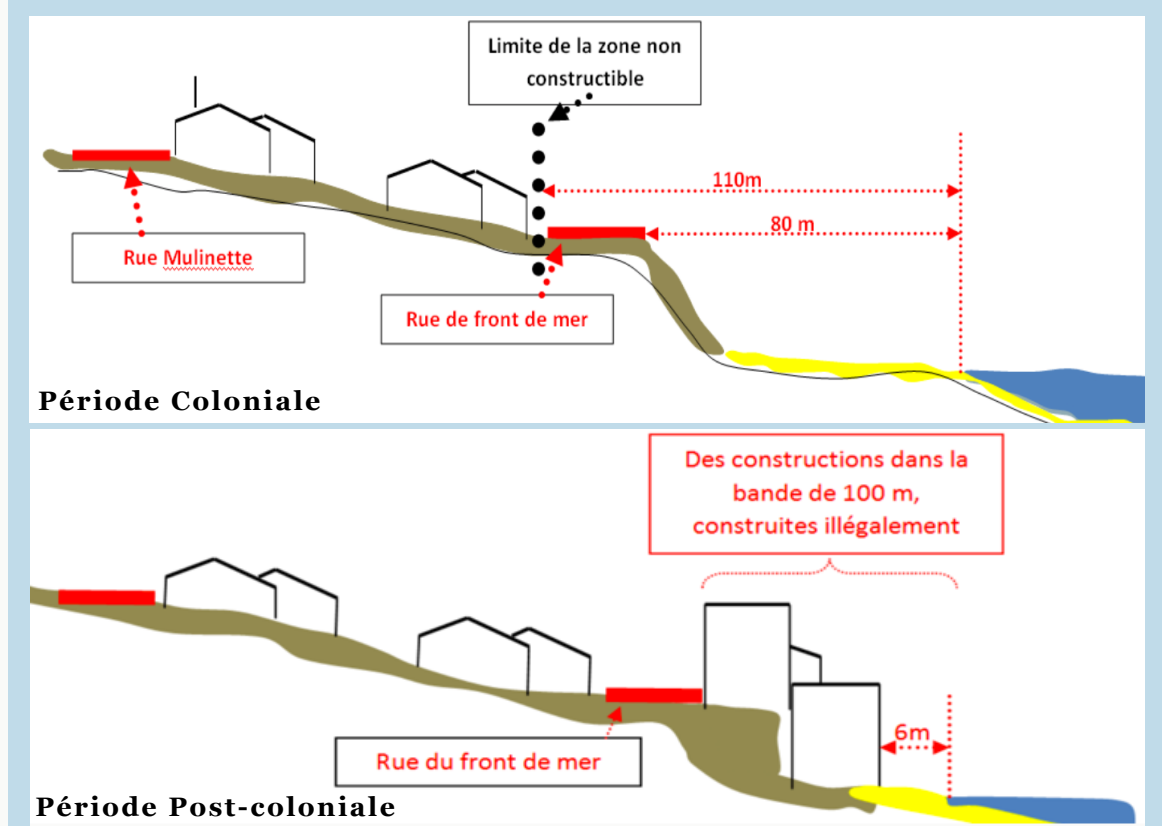


FIGURE 32 : PHOTO ET SCHÉMA DÉMONTRANT UN DÉSÉQUILIBRE DU SKYLINE ENTRE DEUX MAISONS COLONIALE ET POST-COLONIALE



Source (fig 31 et 32): Colloque francophone internationale cultures, territoires et développement durable Lundi 14 et mardi 15 avril 2014, M.T BOUROUMI

1.3.3 Aperçu sur la réglementation relatives au littoral :

Les instruments d'urbanisme relative aux villes littorales:

1- Le plan d'aménagement côtier PAC :

Il doit délimiter l'espace littoral, préciser les mesures de protection du milieu marin et déterminer la vocation générale des zones affectées au développement industriel et portuaire, aux cultures marines et aux activités de loisir.

2- Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme PDAU :

Il agit à l'échelle de la planification, en plus des orientations relatives à la destination générale des sols, et à l'équilibre entre urbanisation, activités économiques et préservation des espaces naturels, permet de localiser les zones de conflits d'usages, l'impact des pollutions, et l'existence des risques naturels prévisibles.

3- Le plan d'occupation des sols POS :

Il agit à l'échelle de la composition urbaine, permet d'intégrer les spécificités du lieu. (Caractéristiques géomorphologiques, physiques et climatiques ; potentialités économiques) et de protéger les espaces sensibles notamment par l'interdiction de construire.

Nous citerons aussi :

SNAT : (Schéma National d'Aménagement du Territoire) : il est initié par l'état, il régule la distribution des activités, fonctions et peuplements (aéroports, réseaux routiers) au niveau national. Il a une importance stratégique car on peut mieux visualiser tous les secteurs sensibles.

SRAT : (Schéma Régional de l'Aménagement du Territoire) : il est initié à l'échelle d'inter wilaya par l'état, afin de décentraliser et responsabiliser les 9 régions du pays. Il distribue les activités par région, localise les infrastructures et les équipements, et régule l'armature régionale des réseaux.

PAW : (Plan d'Aménagement de la Wilaya) : il est initié par la wilaya (limites administratives). suivant les grandes orientations des plans supérieurs, il fixe les vocations de chaque commune de la wilaya, il identifie la hiérarchie urbaine de la wilaya (communes rurales et urbaines). Il fixe le rythme de l'urbanisation, détermine les aires de planification

Les lois relative au littoral :

-La loi 29.90 : la loi d'urbanisme et d'aménagement du territoire du 1er décembre 1990.

-Loi 02-02 du 05-02-2002 :relative à la protection et à la valorisation du littoral : a pour objet l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique nationale spécifique d'aménagement et de protection du littoral.

Loi n° 03-03 du 17 février 2003 :qui définit les principes et les règles d'identification, de promotion et de gestion des ZET.

Ces lois ont pour but de préserver le patrimoine culturel mais aussi naturel de la zone littorale, ainsi que d'encourager l'implantation des activités économiques, la recherche et les découvertes en ce qui concerne les ressources littorales, mais aussi de mettre en place des lois qui interdisent l'empiétement sur des zones naturelles ou patrimoniales.

1.5 Conclusion :

En conclusion de cette thématique nous dirons que le littoral est un patrimoine inestimable, et unique en son genre, Apprécié de plus en plus il est devenu un espace convoité par tous ce qui la toutefois soumis à rude épreuve

En effet depuis quelques décennies, malgré une mise en disposition de loi spécifiques le protégeant de toutes les agressions extérieures, il souffre d'une surexploitation et est aujourd'hui en grand danger.

L'homme aujourd'hui c'est approprié cet espace et y a développé un mode de vie et d'installation que l'on ne retrouve pas dans d'autre lieux, que se soit par l'utilisation de matériaux de constructions durables ou par des formes d'aménagements qui permettent de profiter de ses atouts et spécificités, il clair que ces zones se démarquent des autres et donnent la possibilité aux architectes et urbanistes d'entamer une réflexion sérieuse et poussée sur l'intégration d'un projet dans un environnement qui paradoxalement est à la fois rude et fragile.

«De nos jour la mer devient la chance de notre monde en péril, qui a la veille d'avoir épuisé les ressources du sol peut se retourner vers ce sixième continents le patrimoine commun de toute l'humanité»(7)

(7) Jaque Rougerie, Habiter la mer, Edition maritime et d'outre mer, p54

Section II : Thématique spécifique

«La relation ville/port et la création du clivage »

2.1 Introduction :

Pendant de nombreux siècles, le port et la ville ont formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité aussi bien sur le plan spatial que social. Du point de vue économique, le port constituait l'axe de la vie et de l'activité de la ville, notamment parce qu'il créait directement un grand nombre d'emplois pour ses habitants

«Dans les économies préindustrielles, les activités portuaires sont nées dans des communautés côtières qui se livraient à la pêche, au commerce maritime et à la guerre navale. Ces petits ports avaient chacun leur vie propre, qui s'organisaient et se hiérarchisaient en grande partie parallèlement à l'évolution des marchés» (8)

Depuis la moitié du XX^e siècle, les rapports entre ville et port ont changé, en effet, d'une part, sous l'effet du gigantisme naval et de l'étroitesse des sites dans lesquels sont abrités les ports, leur maintien dans la ville devient de plus en plus problématique et d'autre part, la ville de son côté ne cesse de se développer et de redéfinir ses espaces en appréhendant de nouvelles pratiques urbaines, notamment le rapprochement de la mer. L'unité des deux entités «ville et port» n'a donc pu perdurer dans le temps.

(8) Aude Marché., image et imaginaire du port, in l'urbanité des cités portuaires, Paris l'harmattan, 1997.

2.2/Présentation de la ville portuaire sur le plan architecturale et urbanistique

2.2.1 Définition terminologique :

La ville portuaire du point de vue terminologique, est une ville dotée d'un port de ce fait c'est donc la combinaison du:

Port : qui se définit comme un point de contact ou espace d'interface et de liaison entre deux sphères de transport, soit les sphères Terrestre et Maritime.

Le port étant un équipement structurant, il constitue un outil incomparable en matière d'aménagement du territoire et contribue souvent, d'une manière décisive au décollage économique des régions qu'il dessert.

Ville : définir la ville est chose difficile. Du point de vue géographique, le terme de ville recouvre deux sens :

-Spatial : agglomération caractérisée par une certaine densité de l'habitat et une population relativement nombreuse, aspect morphologique, mode d'occupation du sol.

-Fonctionnel : la ville est un lieu d'échange, un nœud de flux de personnes, de capitaux, de marchandises, de « culture », d'informations, d'idées, etc. Elle est l'élément fondamental de l'organisation de l'espace, du fait qu'elle entretient des relations et exerce une influence importante sur l'espace qui l'entoure.

FIGURE 33 : EXEMPLES DE VILLES PORTUAIRES



Péninsule de Kowloon, Hong Kong



Naples, Italie

Source : <http://www.revue-urbanites.fr/4-repenser-la-ville-portuaire/> Le 04/04/2017

Source : <https://travelista.club/discover-the-treasure-of-naples-italy/> Le 04/04/2017

La ville est un système, c'est-à-dire un ensemble d'éléments en interaction dynamique. Ce système, comprenant des sous-ensembles (hommes, capitaux, marchandises), est complexe. Les parties du système n'évoluent pas de la même manière, ni au même rythme.

2.2.2 Aménagements et spécificité des villes portuaires:

- Typification des ports et leurs spécificités sur le plan architecturale et urbanistique :

Il est possible de catégoriser les ports comme suit:

1- Les ports de commerce : Ils ont comme fonctions primaires le chargement et le déchargement de marchandises commerciales, ils servent aussi à accueillir les navires de commerce ceci inclut le transport de marchandises pour les navires cargo.

Les marchandises peuvent nécessiter des réservoirs et tuyauteries dédiées aux marchandises liquides, des entrepôts et des grues, des porte-conteneurs avec de grands espaces de stockage associés. Les cargaisons roulantes (pour les rouliers) ont besoin de zones d'attente, éventuellement de parkings. Outre les espaces de stockage et les moyens de manutention nécessaires (typologie industrielle), un port de commerce inclut aussi des liaisons routières et ferroviaires, voire fluviales, avec la terre, différentes darses et terminaux spécialisés, des bassins pour les navires de services associés, selon les cas, des bassins dédiés à la réparation, un dispositif de séparation du trafic. (Voir figure N°34)

FIGURE 33 : EXEMPLES DE VILLES DOTÉES D'UN PORT DE COMMERCE



Source : <http://www.bastia.corsica/fr/ville-portuaire/port-de-commerce-307.html> Le 04/04/2017



Source : <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Algier-Belcourt-front-de-mer.jpg> Le 04/04/2017

Il est aussi possible de parler de ports urbains qui se situent à proximité du noyau urbain et qui nécessitent une prise en compte du rôle d'animation urbaine de ce dernier, mais aussi de port extramuros (en dehors de la ville)

Le port de commerce est un pôle de croissance industrielle, un facteur avec une influence déterminante sur le développement à la fois national et régional de ce fait l'activité économique de toute ville disposant de ce genre d'équipement repose en partie sur ce dernier.

THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

2-Les ports de pêche : sont les plus nombreux dans le monde, et sont souvent ceux dont les dimensions sont les plus réduites. Leurs dimensions varient selon les bateaux accueillis, L'infrastructure est plus simple que pour un port de commerce : quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le produit de la pêche (marché à proximité), et éventuellement de le traiter avant la vente si cela n'a pas été fait sur le bateau.(Voir figure N°34)

3- Les ports militaires: (ou ports de guerre, bases navales), ils accueillent les navires de guerre. Certains ports sont ouverts (comme celui de Portsmouth), mais d'autres, notamment les bases de sous-marins, sont fermés et interdits au public (comme l'île Longue) pour des raisons de sécurité. Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages.(Voir figure N°35)

3- Les ports de plaisance : ils accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur.

Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès et d'avitaillement). Ils sont importants car ils permettent de penser à la programmation d'activité de loisir et touristique en parallèle de celle de pêche. Il est ainsi question de veiller à identifier des circuits de circulation différents entre les deux activités du port. (Voir figure N°36)

FIGURE 34 : EXEMPLE DE PORT DE PÊCHE



Source : <http://concarneau.org/le-port-de-peche/>
Le 04/04/2017

FIGURE 35: EXEMPLE DE PORT MILITAIRE



Source : <http://www.brittany-ferries.co.uk/guides/ports/portsmouth> Le 04/04/2017

FIGURE 36: EXEMPLE DE PORT PLAISANCE



Source : <http://officedelamer.com/table-ronde-la-place-des-professionnels-dans-les-ports-de-plaisance/>
Le 04/04/2017

THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

- Spécificités de la ville portuaire :

La façade Urbaine :

La ville orientée vers la mer possède une façade urbaine. Ceci influence beaucoup la manière dont la ville portuaire est construite, la captation du sol , la manière de circuler.

Ceci dit, Ce n'est pas le cas de toutes les villes portuaires, avant d'être ville plusieurs d'entre elles n'avaient pas de vocation urbaine au départ.

Une source d'évasion :

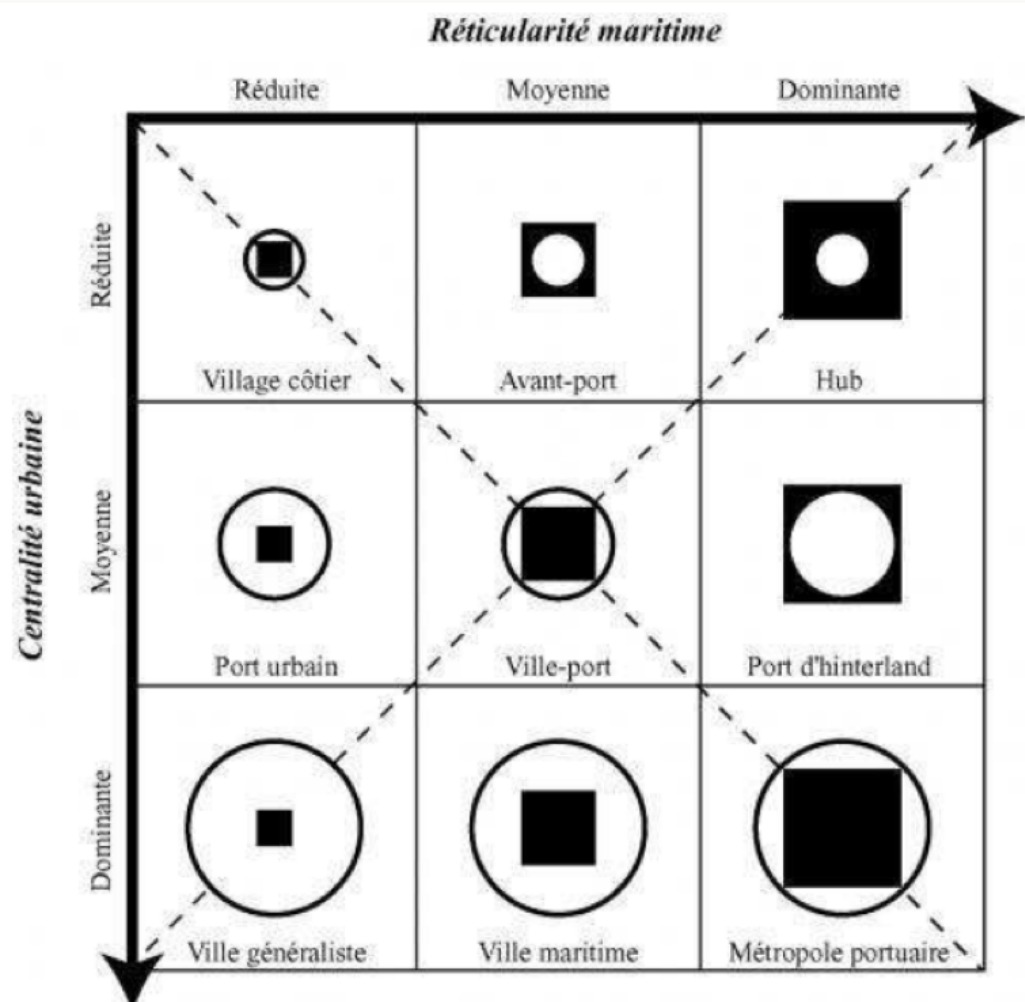
La ville portuaire est aussi une source de voyage et d'évasion. L'imaginaire du port maritime se décuple par une approche sensorielle immédiate.

« Le port n'est-il pas dans son essence un carrefour, un lieu de confrontation ? En lui s'opère une extraordinaire rencontre, celle de la ville, construction la plus élaborée que la civilisation ait produite, et de la mer, univers naturel obéissant à ses propres lois » (4)

Les villes portuaires se distinguent aussi par leur typologie spatio-fonctionnelle, d'ailleurs C. Ducruet permet de synthétiser cela deux grandes orientations (fonction urbaine et fonction portuaire). Aussi, selon le même auteur l'avantage est de permettre une lecture à la fois en termes relatifs (spécialisation) et absolus (taille).

Du village côtier à la métropole portuaire, à chaque palier le poids économique et l'emprises spatiales changent et restent en équilibre suivant la fonction urbaine et portuaire.(Voir figure N°37)

FIGURE 37 : SCHÉMA DÉMONSTRANT LA TYPOLOGIE SPATIO-FONCTIONNELLE DES VILLES PORTUAIRES



Source : César Ducruet, typologie mondiale des relations ville-port p 4

(9) Claude Chaline, Ces ports qui créèrent des villes, L'Harmattan, 1994, p26

2.3/Clivage ville/port :

2.3.1 Interface ville/port:

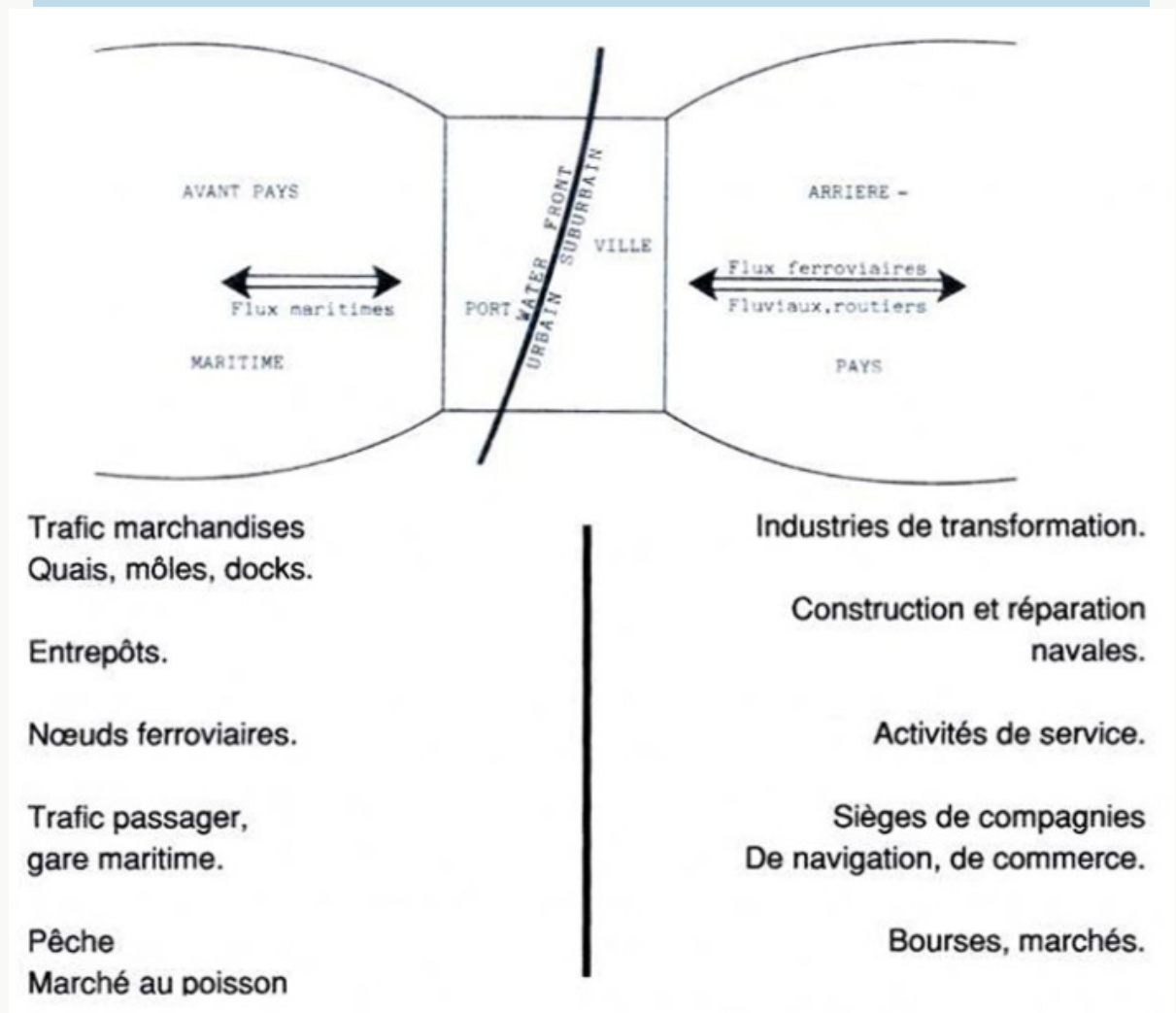
Une interface est un espace de contact qui met en relation deux ensembles géographiques distincts. Dans le cas de la ville portuaire, on parle d'interface ville/port. celle-ci est basée fonctionnellement sur les ensembles d'activités spécifiques suivantes :

- Navigation et transport.
- Manutention des marchandises, stockage et redistribution.
- Activités manufacturières.
- Activités de port de pêche.
- Activités tertiaires (hôtellerie, commerce, restauration, sièges de compagnies...)

L'interface est donc une plateforme qui reçoit du côté du port des flux maritimes et d'un autre des flux ferroviaires et routiers permettant. C'est le système qui fonctionnait au XIX^{ème} et début XX^{ème} siècle. (Voir figure N°38)

« Le système ville-port, a atteint son degré maximal de complexité durant la révolution Industrielle et ses prolongements, jusqu'au premières décennies du 20^e siècle (...) Avec la spécialisation des ports durant le 19^e siècle, il se place entre la ville et la mer comme étant une coupure physique, visuelle, psychologique entre la ville et l'eau»(5).

FIGURE 38 : SCHÉMA DÉMONSTRANT LE SYSTÈME VILLE PORT AU XIX ET DÉBUT XX^{ÈME} SIÈCLE.



Source : César Ducruet, typologie mondiale des relations ville-port p 15

(9) Aude Marché., image et imaginaire du port, in l'urbanité des cités portuaires, Paris l'harmattan, 1997.p19

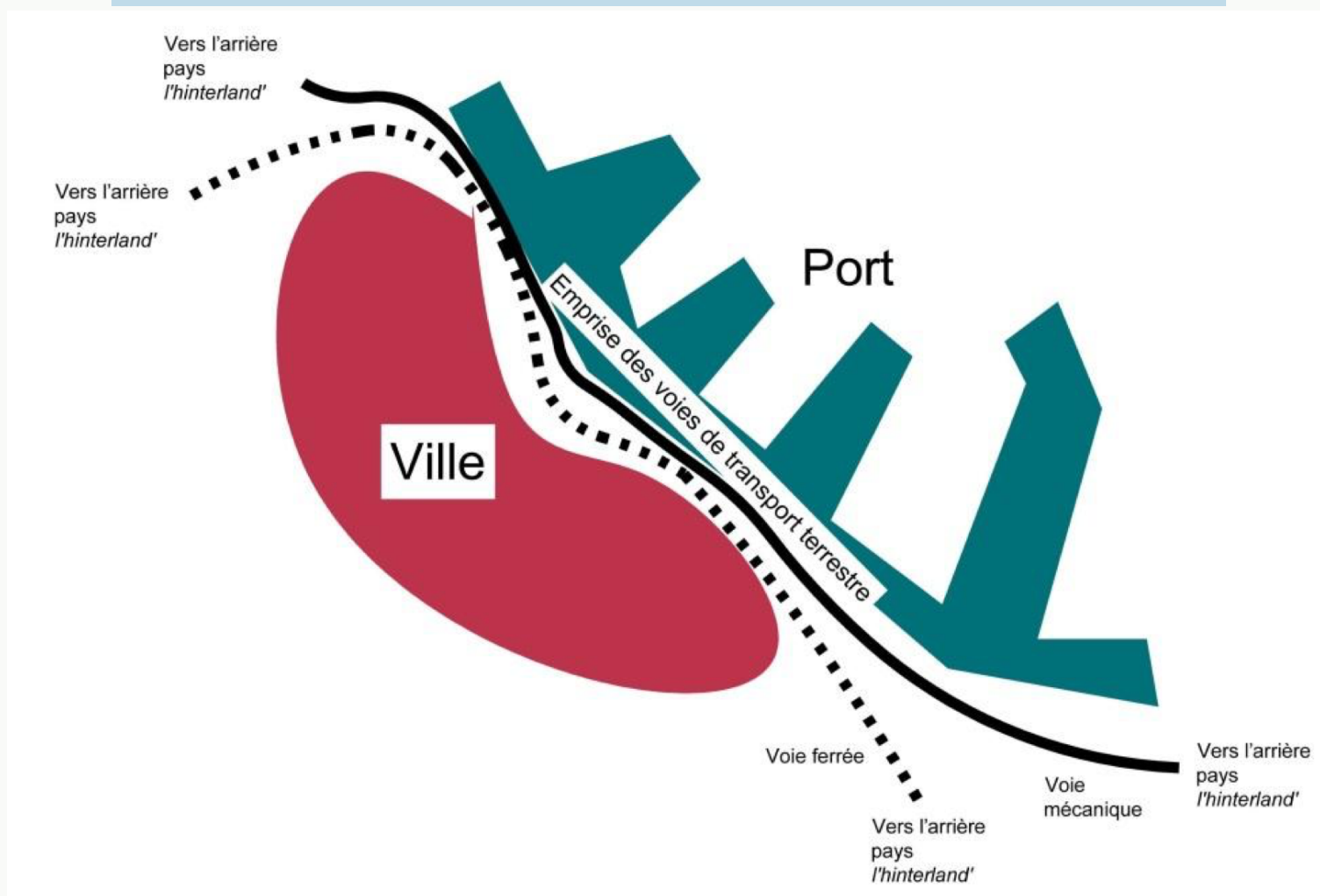
2.3.2 Apparition du clivage :

- Causalités :

Avec la révolution industrielle et en vue de ces besoins en terme d'échanges commerciaux la ville portuaire a connu de profondes mutations qui ont touché principalement sa morphologie. Les ports ont pris une place de plus en plus prépondérante dans leurs territoires, et la conception de l'activité portuaire est devenue dominante nécessitant une transformation structurelle du port et par la suite son retranchement sur la ville afin d'assurer une meilleure fluidité nodale de transition entre le transport nautique et terrestre.

Les causes de ce phénomène de grande ampleur sont bien connues : La recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximale par les opérateurs du transport et de la logistique la création de grandes voies de desserte et de chemin de fer d'un côté (Voir figure N°38), stratégies urbaines de croissance tertiaire et industrielle de l'autre.

FIGURE 39 : SCHÉMA DÉMONTRANT LA DISTANCIATION ENTRE VILLE ET PORT À LA FIN DU 19^E SIÈCLE.



Source : Mémoire de magister Post graduation Urbanisme et développement durable, EPAU, 2015, Aouissi.K
L'apparition de l'interface sur la zone tampon par l'emprise des voies de transport terrestre.

Le port devient petit à petit à un concentré de technicité, un lieu qui répond surtout à une fonction de transport, ce qui va à l'opposé de la ville qui est encombrée et à la quête d'espace et de fluidité, petit à petit **un effacement portuaire apparaît au sein de la ville.**

- Modalités :

1- Une rupture spatiale :

La transformation du port en outil et infrastructure portuaire a nécessité et a engendré des mutations physiques (clôtures, lignes de transports ...), ces situations ont engendré une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port et ce dernier lui coupe tout contact avec la mer. (Voir figure N°40)

FIGURE 40 : PHOTO ILLUSTRANT LA COUPURE PHYSIQUE ET SENSORIELLE ENTRE LA VILLE ET LE PORT



Source : Mr Aouissi Bachir Khalil. Cours master AZUL TYPOLOGIES URBAINES ET ARCHITECTURALES EN MILIEU LITTORAL, Cours N°5 : La grande ville littorale algérienne (traité par Mlle.BOUCEENNA. C)

2- Une division institutionnelle :

Sur le plan institutionnel la ville n'a plus aucun contrôle sur le port ni de point de vue planification ni de point de vue gestion.

3- Une déracinassions sociale et imaginaire :

La mer qui a formé toujours la source identitaire de la ville perd tout contact avec elle et devient prisonnière derrière les barreaux et les clôtures du port ce qui prive généralement les habitants du front de mer de leurs villes, un véritable patrimoine immatériel perdu.

- Conséquences :

La vocation portuaire qui a fait la grandeur des villes portuaires et qui constitue une base culturelle à laquelle la population est fortement attachée est bouleversé par les rapides mutations, d'autant plus que ces changements ne sont pas vraiment compris et intégrés, s'en suit:

1- L'apparition d'une interface médiane en décalage :

Cette interface est considéré comme le terrain d'affrontement entre la ville et le port , elle n'a pas d'appartenance claire, elle se distingue du tissu urbain et également du port. Elle est partagée dans son utilisation entre la ville et le port, elle est utilisée principalement comme support des infrastructures de transports terrestres.

2- Un Port handicapé par sa ville :

les ports «subissent» la ville avec lesquelles ils partagent les infrastructures routières, ce qui se répercute négativement sur la fluidité et la rapidité des transports par voie terrestre. (Voir figure N°41) Cela cause des pertes économiques importantes, via le péage de taxes supplémentaires aux bateaux accostés qui subissent des retards de déchargement, ce problème laisse les ports très vulnérables et se répercute défavorablement sur leurs efficacité.

FIGURE 41 : PHOTOS ILLUSTRANT LES RÉPERCUSSIONS NÉGATIVES DU PARTAGE DES VOIES DE TRANSPORTS ENTRE LE PORT ET LA VILLE



Source : Mr Aouissi B Khalil. Cours master AZUL TYPOLOGIES URBAINES ET ARCHITECTURALES EN MILIEU LITTORAL, Cours N°5 : La grande ville littorale algérienne

Des files d'attente de plus de 4km sur la R.N 11, des camions porte-conteneurs essayant d'accéder au port d'Alger.

3- Une Ville dégradée par son port :

Le port devient une source de nuisance sonore et visuelle pour le paysage urbain de la ville, son utilisation avec le sur-flux qu'il apporte, étouffe la ville et ses réseaux routiers. mais aussi les moyens de transports et les marchandises transportées, exposent la ville à des sérieux problèmes de pollutions aériennes et marines ce qui dégradent son environnement naturel.

4- Une crise sociale :

La rupture est encore plus affirmée du fait que ce fragment de désolation est un symbole de déclin pour la population et y voit même la mort de leur port

5- Un phénomène de délaissement :

L'obsolescence et la délocalisation du port et les changements qui l'ont accompagné vont avoir un grand impact sur l'interface ville /port : On aura un espace condamné car 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. On résultera l'apparition de friches portuaires.

THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Claude Chaline dans son livre «ces ports qui créent des villes» a résumé les différentes phases ayant conduit à la séparation progressive de la ville et du port, et les progrès technologiques réalisés durant les deux siècles d'industrialisation et leurs effets sur la dynamique de la ville port comme suit :

FIGURE 42: TABLEAU ILLUSTRANT LES GRANDES SÉQUENCES TECHNOLOGIQUES SOUS TENDANT L'ÉVOLUTION DU COUPLE VILLE/PORT

PHASAGE	RELATION VILLE/PORT	DÉTERMINANTS TECHNOLOGIQUES
Phase I : Préindustrielle avant le XIXème	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	Navigation à voile, navires en bois
Phase II Industrielle XIXème et début XXème siècle	Ville et port sont juxtaposés Très forte spécialisation de l'espace portuaire	Navire combustible : charbon machine à vapeur chemin de fer
Phase III Post industrielle A : (années 1970- 1980)	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires Désurbanisation, formation de friches, expériences de reconversion séparation du port et de la ville	Gigantisme des navires combustible pétrolier transport routier
Phase IV Post industrielle B : (années 1990-2000)	Esquisses de réurbanisation mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts	Economie de l'information et de la communication

Source : Reproduit selon C. Chaline «ces ports qui créent des villes», 1994, p. 34 par Mr.BOUBEZARI.S

"Le port moderne fonctionne plus comme une 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 "(10)

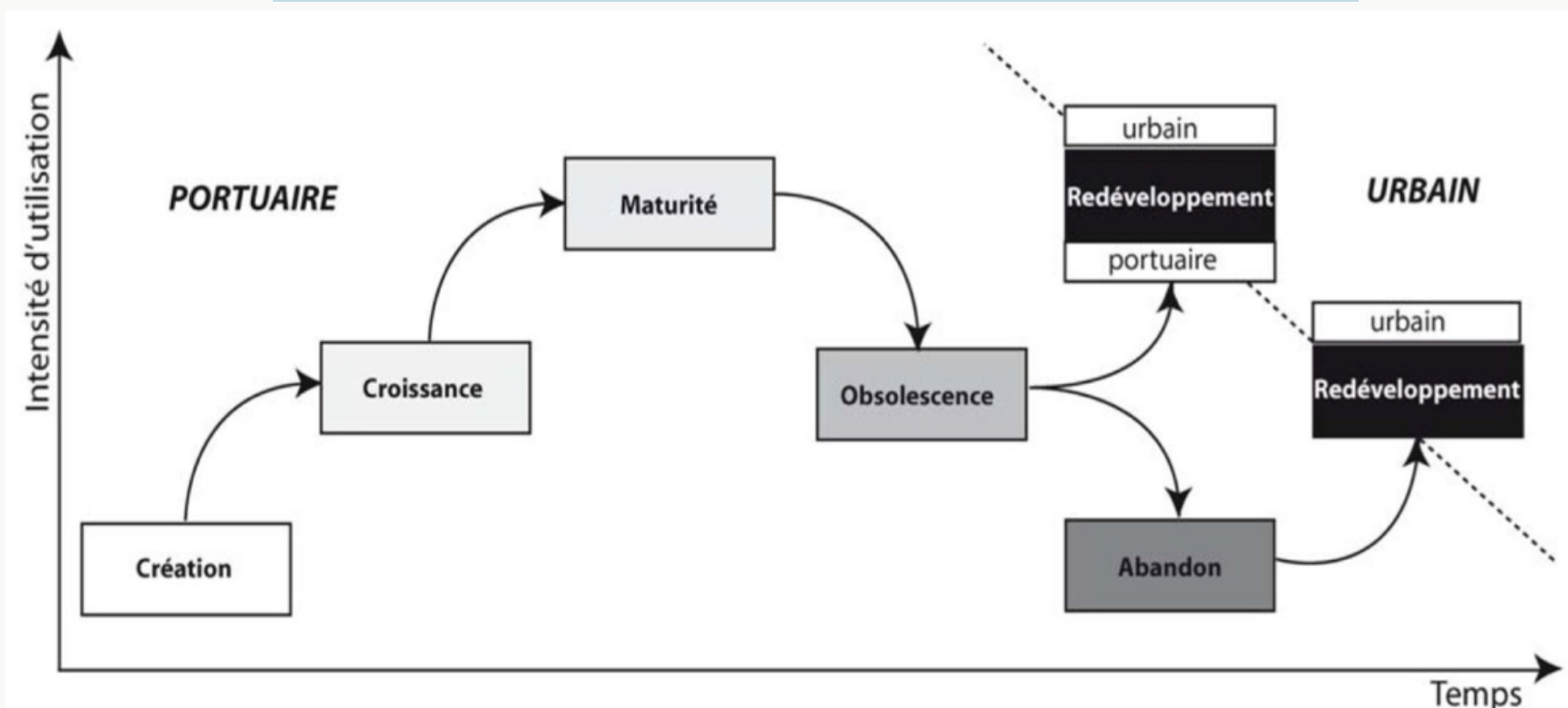
(10) Hoyle, B.S. (1988) "Development dynamics at the port-city interface" in Revitalising the waterfront, Belhaven Press, London, p. 3

2.3.3 Mouvement de reconversion portuaire :

la Reconversion, est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement. Les friches portuaires ayant en quelque sorte perdu leur fonction, il a été le plus souvent difficile de retrouver un usage pour ces espaces dans le cadre du nouveau système, elles constituent le produit de mutations et traduisent l'inadaptation du contenant (le bâti) au contenu (les activités urbaines et portuaires). Or, le devenir de ces espaces déchus, structurés et façonnés par la dissociation ville-port, constitue un enjeu majeur pour l'avenir des villes et des régions concernées.

Réhabiliter ces espaces dégradés signifie d'abord qu'il faut les adapter au nouveau système économique et leur restituer un nouvel usage en les réaménageant, autrement dit **les reconvertir**.

FIGURE 43 : SCHÉMA DÉMONTRANT LE CONCEPT DE CYCLE DEVIE D'UN ÉQUIPEMENT PORTUAIRE



Source : Mémoire master 2 la reconversion de la ville portuaire une réconciliation de la ville et du port, 2012 Akrouh A, p10

Il est nécessaire de connaître et comprendre les opérations de renouvellement des espaces portuaires délaissés, après plus de trois décennies d'expérience internationale en matière de reconversion des sites urbano-portuaires, plusieurs générations d'opérations ont été distinguées :

1-La première génération : la reconquête d'une centralité perdue (Année 1970)

Les grandes villes portuaires des Etats-Unis (Boston, Baltimore, San Francisco,...) initient un mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires en milieu urbain.

Ce mouvement est illustré par les opérations qui visent essentiellement à reconquérir une centralité perdue. Il s'agit de lutter contre la désertification et la dégradation par la création d'équipements culturels et récréatifs complétés par une infrastructure d'accueil haut de gamme pour le tourisme d'affaires.

2-La deuxième génération : la requalification physique de vastes Territoires (fin 1980)

Les objectifs poursuivis concerneront tout autant la requalification physique de vastes territoires que la reconversion de la base économique locale et la consolidation de la place des villes portuaires sur la scène internationale. L'on peut citer notamment L'opération des Docklands de Londres avec les quelque 2000 Ha de friches portuaires reconvertis ou les premiers projets pour la transformation du secteur de la Joliette à Marseille en France, qui seront eux aussi fortement conditionnés par cette aspiration.

3-La troisième génération : le renforcement des qualifications de la ville

Dans ce cas, il ne s'agit plus seulement de recomposer un espace délaissé, mais de redynamiser une interface et de redéfinir au sein de la ville portuaire les relations entre la ville et son port. ces stratégies de recomposition urbaine sont établis en Europe du nord et se centrent sur des problématiques de développement de l'ensemble de la ville.

Les opérations de reconversion s'y caractérisent donc par leur taille et selon ce scénario, le waterfront est alors promis à fonctionner comme une vitrine où seront mises en scène les « potentialités », « les singularités », les « modernités » de ces villes portuaires aspirant au titre de vraies métropoles européennes.

Synthèse :

L'activité portuaire ne cohabitant plus avec la fonction urbaine de la ville crée des tensions entre les deux et pousse au clivage ville/port le divorce des deux entités. celui ci a comme conséquence **la perte du cachet littoral de la ville.**

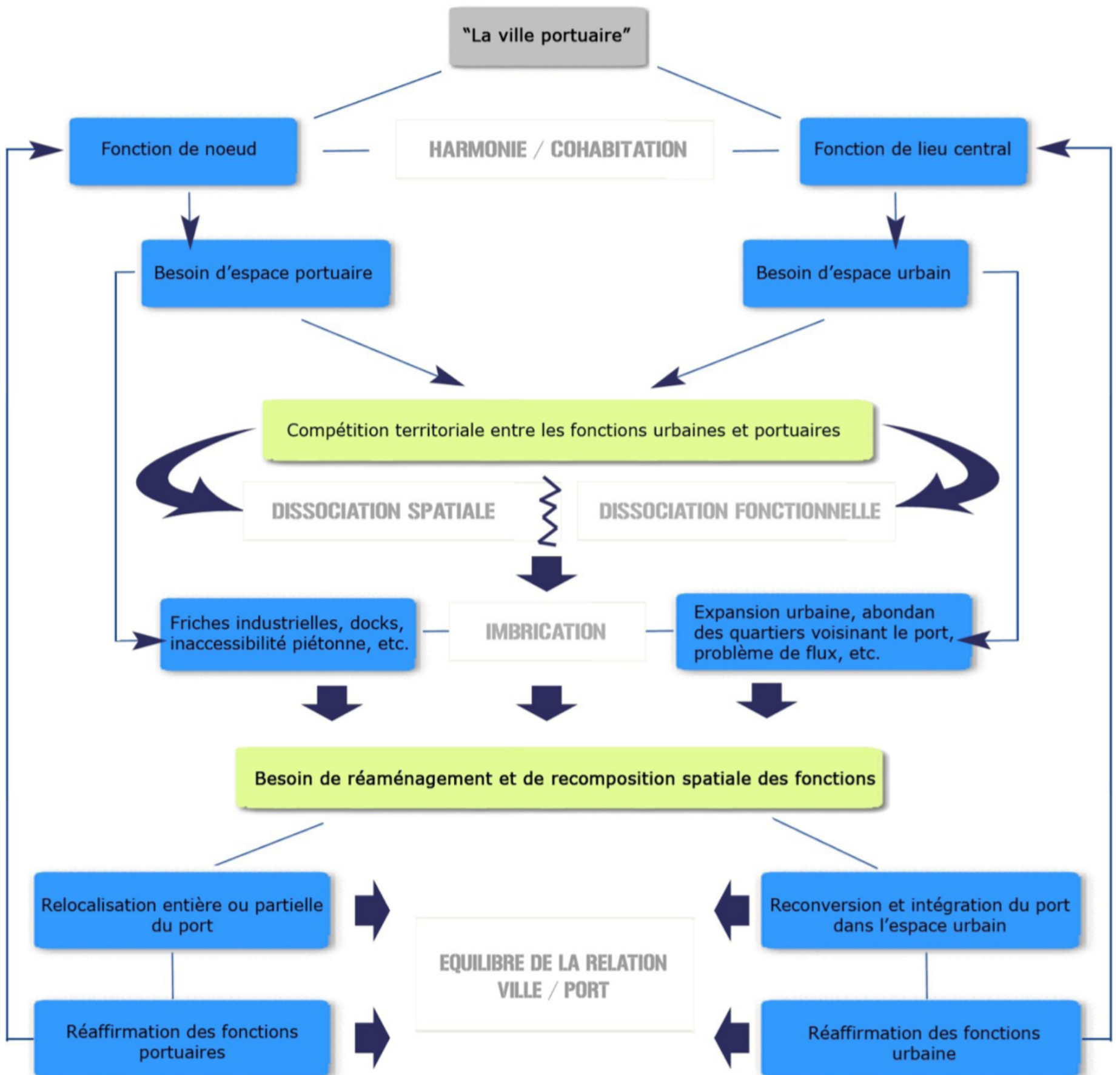
Suite au processus de dégradation de l'interface ville-port due aux mutations du transport maritime et à l'abandon des parties les plus anciennes du port, la plupart des villes portuaires se sont lancées dans des opérations de reconversion et de renouvellement des ces espaces, et les diverses expériences internationales apportent des éclairages variés et complémentaires, à cette importante question de la réhabilitation et de la reconversion des espaces urbains et portuaires dégradés.

Il faudra cependant retenir que le clivage ville/port ne se présente pas seulement comme étant une résultante de la révolution industrielle, mais il se présente comme une étape indéniable du cycle de vie de toute ville portuaire.

THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Synthèse :

FIGURE 44 : SCHÉMA RÉSUMANT LES DIFFÉRENTS PASSAGES D'UNE RELATION VILLE/PORT



Source : Mémoire master 2 la reconversion de la ville portuaire une réconciliation de la ville et du port, 2012 Akrouh A, p10

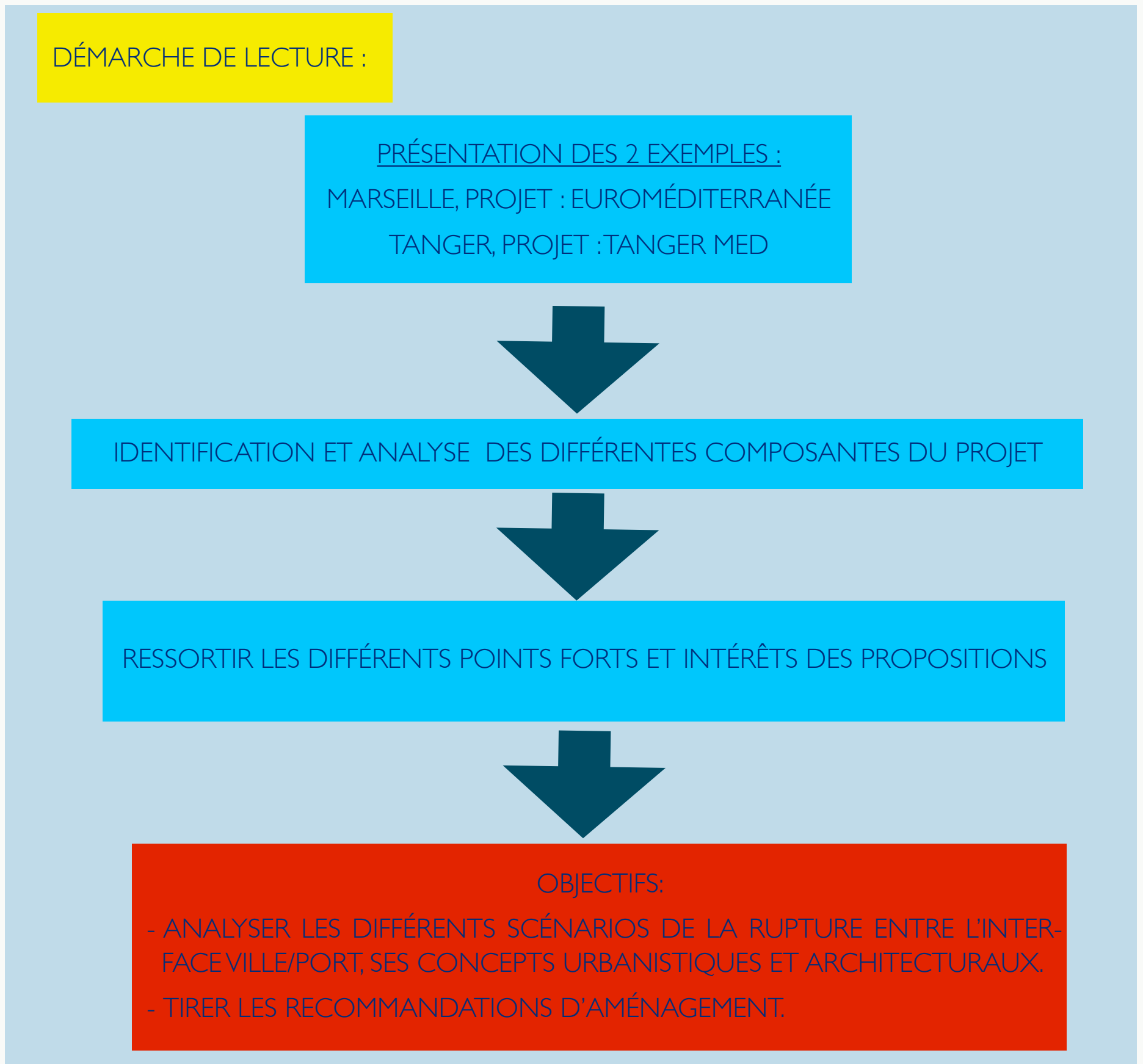
Il s'agit d'un passage indéniable voir «obligatoire» d'une relation ville/port harmonieuse à une relation de dissociation spatiale à un rééquilibre de la relation

THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

2.4/Analyse d'exemples de réaménagements du waterfront

Notre choix c'est porter sur des villes du bassin méditerranéen, se basant sur la proximité géographique par rapport au littoral algérien et la proximité chronologique des opérations de réaménagement.

FIGURE 45 : SCHÉMA DÉMONTRANT LA DÉMARCHE D'ANALYSE ENTREPRISE



Source : Réalisé par l'auteur Mlle.BOUCENNA.C

2.4.1 Marseille, Projet EuroMéditerranée : (réveiller la ville)

Contexte du projet :

Le port de Marseille étant considéré comme une des clés de voûte de l'économie française. Devenant caduc, fragile et peu compétitif face à ses rivaux européens et nord méditerranéen, les autorités françaises ne tardent pas à remédier à cela par la délocalisation des activités portuaires au profit de la ZIP Ouest récemment construite en site suburbain (la Fos) qui sera établie dès les années 1970. s'en suivra un délaissement du port au centre ville (vieux port), ce dernier déserté et inutile, devient source de nuisance. À cela les autorités locales ne tardent pas à trouver une solution le projet «EuroMed».

FIGURE 46 : DÉLIMITATION DE LA ZONE D'INTERVENTION DU PROJET EURO MÉDITERRANÉE



Source : <http://www.ledenboat.com/details-le+vieux+port+de+marseille-704.html> Le 05/05/2017

Dans l'objectif :

la Cité de la Méditerranée se développe entre l'entrée du Vieux-Port et Arenç, c'est un programme qui s'inscrit dans le cadre de nouvelles relations entre ville et port. Le réaménagement de la façade maritime est un enjeu urbain majeur car il permet de re-dynamiser le centre ville et le port en recréant des connections entre ces deux sites.

Elle prévoit aussi la transformation du front de mer sur près de 3 km de long (du Fort Saint Jean à Arenç). La transformation de la façade maritime de l'opération marque la réouverture de la Métropole sur la mer, le réaménagement de l'interface avec le port et le regain de son dynamisme économique.

La réussite du programme dépend principalement de la réalisation de plusieurs projets visant à améliorer l'image des activités portuaires de Marseille à la place d'une façade portuaire constituée de friches et d'anciennes installations industrielles.

Cependant ce projet d'envergure internationale, n'est pas une simple opération de réaménagement portuaire par un renouvellement urbain au profit des friches portuaires, mais la cible d'EuroMed est de revitaliser , restructurer et de re-identifier la ville de Marseille par la réhabilitation d'un périmètre de 480 hectares au cœur de la métropole.

Il sera question donc de :

- Réouvrir la ville sur la mer et de traiter l'interface ville/port.
- Re-dynamiser l'économie locale.
- Renforcer les transports par la diversification des moyens de transports.
- Réhabiliter certains quartiers et y améliorer la qualité de vie.
- Rééquilibrer le territoire entre le nord et le sud.
- Crée des espaces publics.

Etendre le centre-ville avec les quartiers des périphéries.

Promouvoir le rayonnement métropolitain.

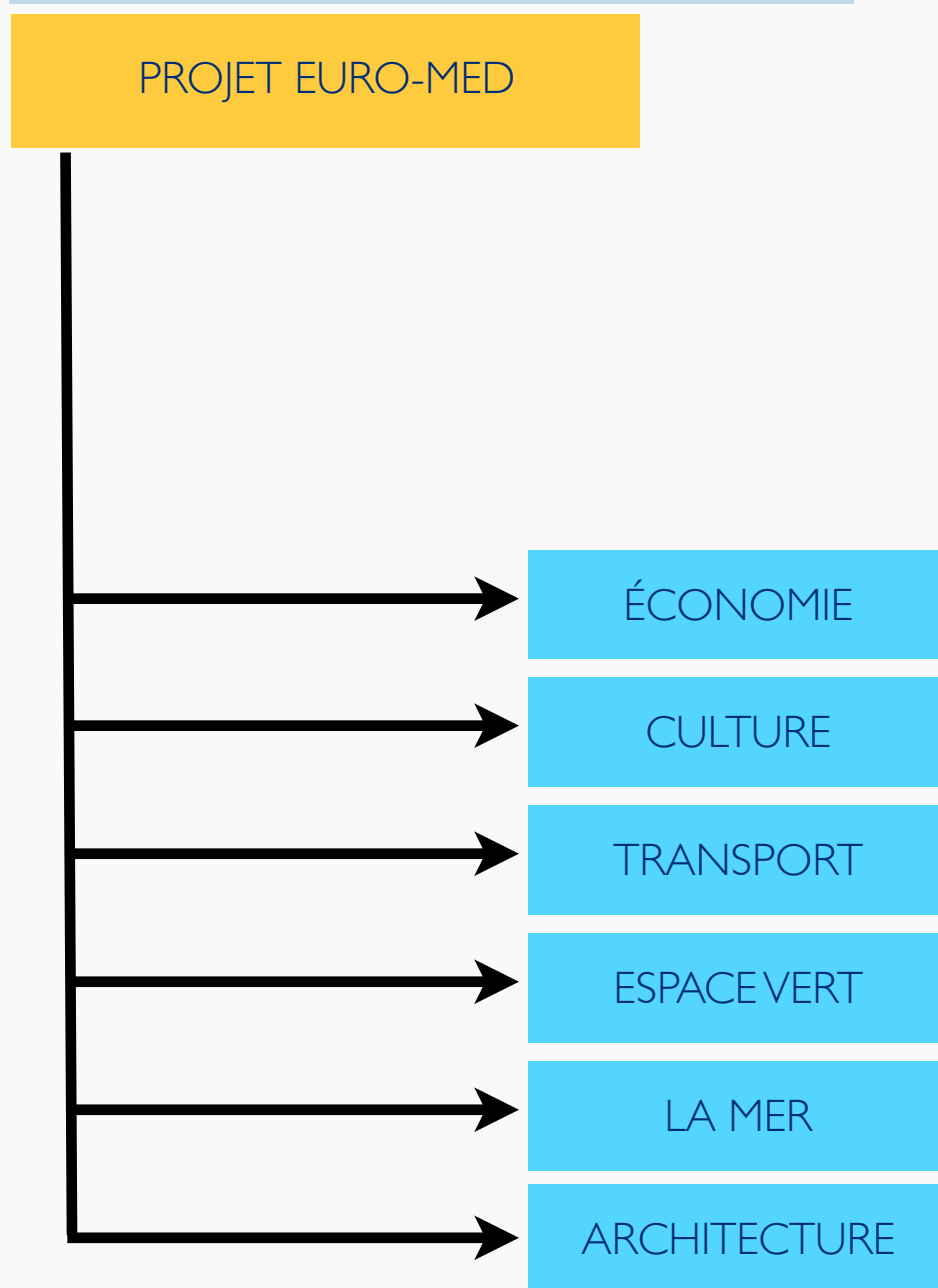
- Augmenter l'attractivité en assurant la mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle.
- Renforcement de la trame des espaces publics et du maillage végétal.
- Recomposer les entrées de la ville et le front de mer (continuités et qualités urbaines).

THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Le projet :

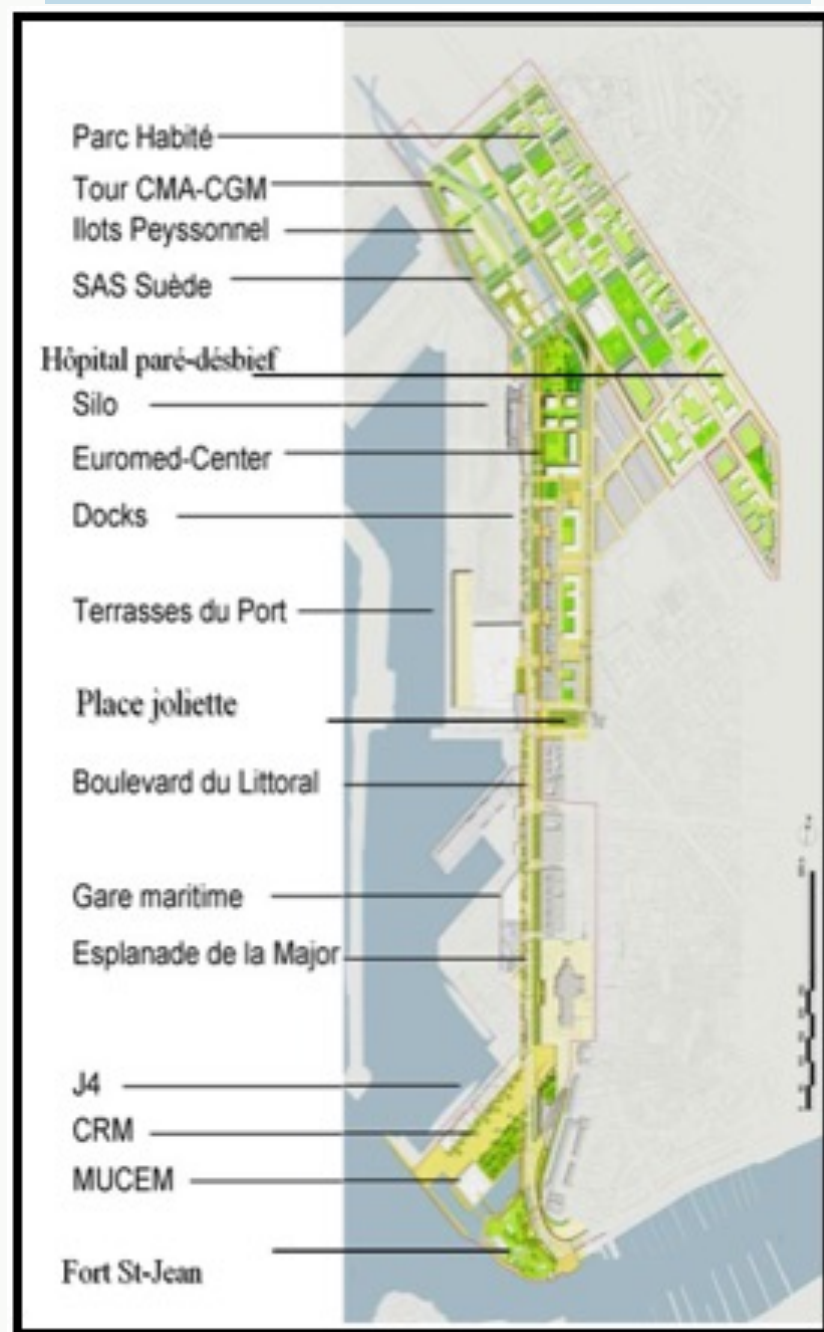
L'opération d'euro-méditerranéen a visé plusieurs domaines qui se traduisent dans l'organigramme et le master plan suivant :

FIGURE 48 : ORGANIGRAMME DES MISSIONS DU PROJET EURO-MED



Source : Réalisé par l'auteur Mr.BOUBEZARI.S

FIGURE 49 : MASTER PLAN DU PROJET EURO MÉDITERRANÉE



Source : <http://www.ledenboat.com/details-le+vieux+port+de+marseille-704.html> Le 05/05/2017

• Economie :

Platte forme d'échanges entre Europe et Méditerranée : Au sein de la 3e région économique de France, et avec le lancement d'une des plus grandes opérations urbaine en Europe, Marseille dispose de tous les atouts d'une grande métropole sud-européenne pour affirmer et concrétiser sa vocation euro-méditerranéenne.

THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

- Culture :

Euro-méditerranéen a réservé une place centrale à la culture, car la vitalité du secteur artistique et culturel est le moteur de son dynamisme. Il est question de rassembler la plupart des équipements culturels majeurs de Marseille et de soutenir le tissu culturel et artistique local.

FIGURE 50 : EXEMPLE D'ÉQUIPEMENT CULTUREL PROPOSÉ PAR LE PROJET EURO MED



Centre régionale de la culture méditerranéenne :

Le centre est perçu comme un lieu de vie populaire, de vie économique et d'expression artistique. Le bâtiment a été conçu par l'architecte italien Stefano Boeri. Il comporte 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.

- Transport :

Dans le cadre d'amélioration de la qualité de vie des citoyens, la mise en place d'une politique de transports et déplacements s'est imposée grâce à une accessibilité renforcée multi-modalité et transports doux et à un remodelage des infrastructures de transport pour diminuer les nuisances des flux automobiles en centre-ville, notamment pour les entrées et sorties de la ville.

THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

- Espace vert :

La notion d'espace vert ne se limite pas uniquement aux espaces végétaux, mais englobent aussi les aménagements permettant d'améliorer la qualité de vie des citoyens comme le développement des transports doux, d'équipements sportifs, la propreté, la sécurité...

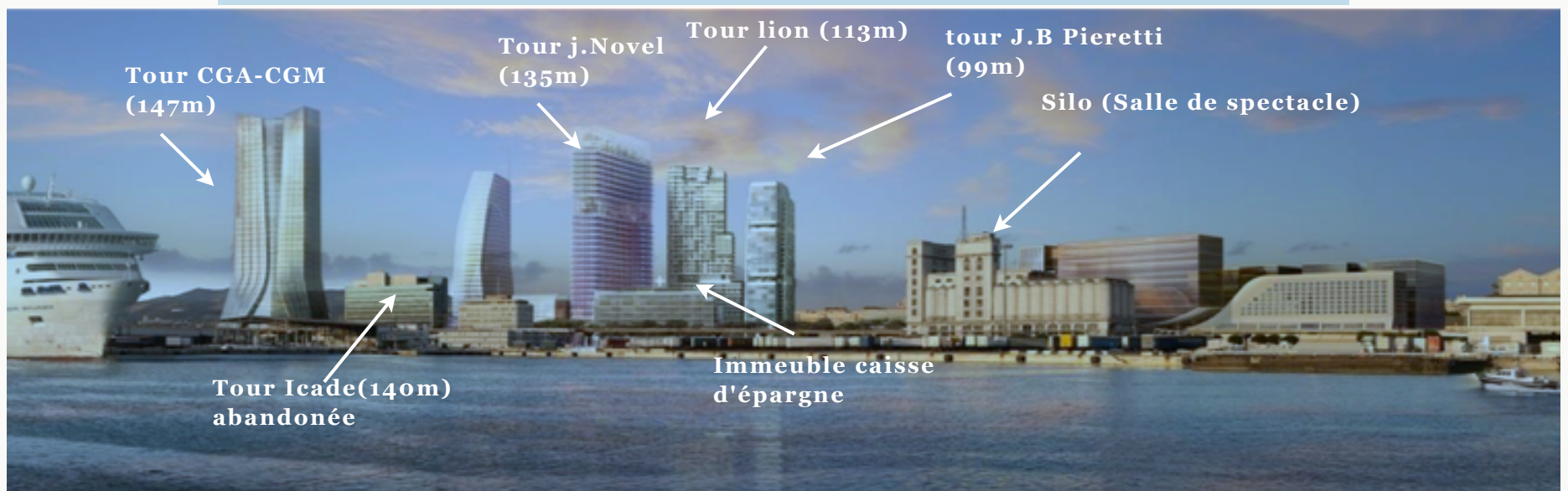
Le « sentiment de verdure » nécessaire au cadre de vie des citoyens est tout autant impacté par les espaces verts ouverts au public que par la présence d'autres sources de verdure tels les jardins privés et les plantations d'accompagnement des espaces publics.

- La mer :

Le but étant la reconquête de la façade littorale, symbolisant une métropole en mouvement, offrir un large panorama du front de mer en réaménageant l'interface entre la ville et le port.

L'établissement public a initié une transformation profonde du centre-ville qui passe par l'aménagement du front de mer.(Voir figure N°51)

FIGURE 51 : LE NOUVEAU SKYLINE DE MARSEILLE SUR SON FRONT DE MER PROPOSÉ PAR LE PROJET EURO-MED



Source :<http://projets-architecte-urbanisme.fr/les-terrasses-du-port-projet-euromediterranee/> Le 05/05/2017 (traité par Mr.BOUBEZARI.S)

- Architecture :

Les plus grands architectes internationaux ont été conviés à plancher sur la nouvelle silhouette de cette façade maritime. Les constructions prévues dans le programme «Euroméditerranée» visent à répondre à plusieurs équations urbaines et portuaires.

C'est l'un des programmes les plus ambitieux en France. reflet de la reconquête de la façade littorale, il redonne tout son éclat au front de mer et dote Marseille d'équipements culturels, scientifiques, ludiques et tertiaires de dimension internationale.

THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Marseille s'offre ainsi un nouveau « skyline », une silhouette urbaine relookée où les gratte-ciels côtoieront désormais La Bonne Mère, un ensemble unique témoignant du rôle de la ville comme métropole majeure des échanges culturels et économiques entre Europe et Méditerranée. (Voir figure N°52)

FIGURE 52 : EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS TÉMOIGNANT DE LA NOUVELLE IMAGE DE LA VILLE DE MARSEILLE



La tour CMA-CGM:

Le plus haut gratte-ciel marseillais a été conçu par Zaha Hadid, pour elle: « L'emplacement de la tour, à proximité du port et de l'une des grandes autoroutes qui desservent la ville a été pour nous l'occasion unique de créer un véritable point de repère qui constitue un trait d'union entre la ville et la mer ».

Les terrasses du port:

Les hangars du Port autonome de Marseille seront réaménagés pour accueillir un complexe commercial et de loisirs de 50 000 m² et des terrasses de 10 000 m². Ses promenades, cafés, restaurants et salles de fitness sont destinés aux marseillais et aux croisiéristes qui transiteront par le port de Marseille.



Source : <http://projets-architecte-urbanisme.fr/les-terrasses-du-port-projet-euromediterranee/> Le 05/05/2017

THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Points fort :

-Un boulevard piéton conduisant les visiteurs jusqu'aux équipements culturels, commerciaux et de loisirs, qui assume simultanément, toutes les fonctions des circulations automobiles et piétonnes : le transit, la desserte et le stationnement automobile ; le transit piétonnier (cheminements, promenades et piste cyclable), la desserte des immeubles, et le stationnement des piétons.

-Séparation des flux :

Réseau Mécanique : circulation mécanique surélevée. (Voir figure N°53)

Réseau piéton :Le long du port, la promenade projetée par R. Piano est essentiellement conçue pour le piéton. Elle doit permettre d'expérimenter la limite entre la ville et le port, non seulement de manière visuelle mais aussi auditive ou olfactive. (Voir figure N°54)

FIGURE 53 : EXEMPLE D'UN RÉSEAU MÉCANIQUE SURÉLEVÉ



Source : <http://projets-architecte-urbanisme.fr/Le> 05/05/2017

FIGURE 54 : EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT DE BOULEVARD PIÉTON



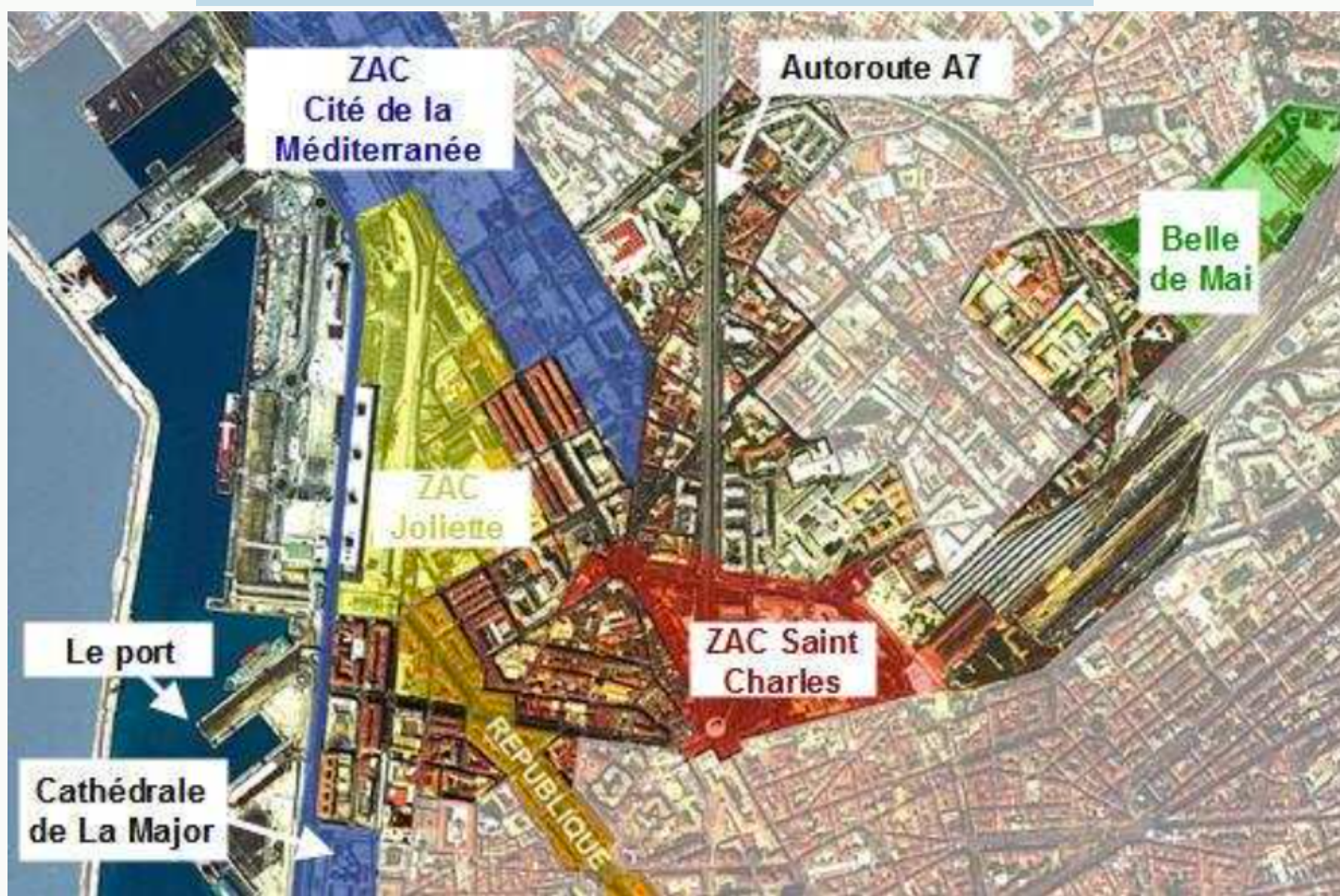
Source : <http://www.ledenboat.com/details-le+vieux+port+de+marseille-124.html> Le 05/05/2017

- Un remodelage des infrastructures de transport et autoroutières pour diminuer les nuisances des flux automobiles en centre-ville.
- La création de parkings et espaces de stationnement souterrain.
- L'utilisation de ponts pour permettre une continuité physique, et fonctionnelle.
- La création d'un panel d'équipement très riche.
- Le remodelage de la façade maritime.

Intérêt:

Marseille grâce au projet EuroMed a pu passer une situation de crise et stagnation cause pas son clivage, l'agglomération marseillaise a été dotée d'un puissant outil pour « régénérer » plus de 300 ha au cœur de la ville, dont un tiers seulement sur le territoire directement concerné par les activités portuaires. C'est sur cet « arrière port » que les études et l'attention ont d'abord porté dans la mesure où il ne s'agissait pas à proprement parler de friches portuaires, mais plutôt d'une continuité d'espaces dégradés ayant plus ou moins perdu leur fonction.

FIGURE 54 : LES DIFFÉRENTES ZAC ENTRANT DANS LE CADRE DU PROJET EURO MÉDITERRANÉE



Source : <http://cityscapes.ma/vb/showthread.php/21424-Marseille-Eurom%C3%A9dit%C3%A9rran%C3%A9e-En-construction> Le 05/05/2017

L'assiette du projet ne comprend pas uniquement le port, Ainsi pour le projet EuroMed trois ZAC seront déterminées pour le réaménagement, la ZAC de la Joliette, la ZAC Saint-Charles, la ZAC Cité de la Méditerranée.

THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Le projet de waterfront ne se focalisera pas seulement sur le port mais il visera une grande partie de la ville et ceux par soucis de cohérence et surtout afin d'assurer une relation forte entre la ville et le port.

Il faudra retenir l'importance que donne la ville à ses lieux symboliques, la culture étant un vecteur de transformation majeure de la ville qui ne manque pas de mettre en avant son riche passé patrimonial.

Aussi la ville a su créer un climat agréable d'ambiance et de temporalité avec la création de boulevards piétons qui donnent une dimension de mobilité douce au projet

Le projet EuroMéditerranée réouvre le port pour les habitants comme un lieu de détente et de plaisir, il permettra aux habitants de redécouvrir leur ville et de la montrer au monde extérieur sur un nouveau jour une ville **qui affirme son identité portuaire.**

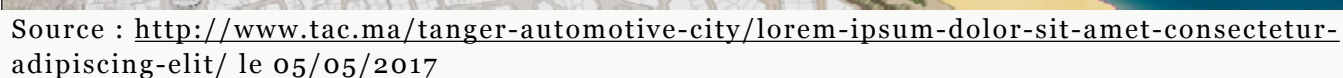
FIGURE 55 : PANELS D'ÉQUIPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ PAR LE PROJET EUROMED



Source : <https://www.urbanews.fr/> Le 05/05/2017 (Mosaïque réalisée par Mr. BOUBEZARI.S)

Contexte du projet :

FIGURE 56 : PLAN DE MASSE DU PROJET TANGER MED



L'objectif escompté est dès lors d'accueillir 300 000 croisiéristes en 2016 et 750 000 en 2020 en développant les infrastructures nécessaires et pour cela il faudra :

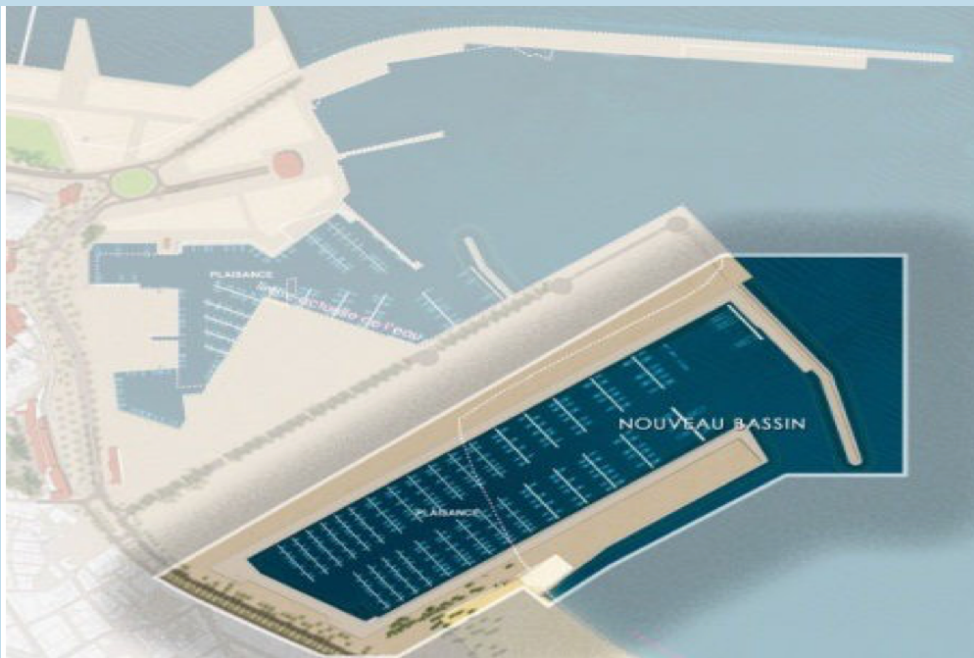
- 48

THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Le projet :

Il sera réalisé en trois phases :

FIGURE 57 : CARTE DU PORT DE TANGER (LE PORT DE PLAISANCE)



1ère Phase :

Un nouveau port de plaisance de 1080 anneaux sera réalisé à proximité du môle de commerce et jouxtant le Boulevard Mohammed VI. Les travaux ont été lancés en mai 2011 pour une mise en service fin 2015.

Source : <http://www.tac.ma/tanger-automotive-city/lorem-ipsum-dolor-sit-amet-consectetur-adipiscing-elit/> le 05/05/2017

FIGURE 58 : CARTE DÉMONSTRANT LA PREMIÈRE ÉTAPE DU RÉAMÉNAGEMENT DU VIEUX PORT DE TANGER

2ème Phase :

À l'endroit du quai actuel de plaisance sera la première étape de réaménagement du vieux port. Les travaux s'étaleront de novembre 2011 à fin 2014 (l'élargissement et l'approfondissement de la vieille darse pour une capacité de 100 anneaux, création d'une darse pour la réparation navale, etc.).



Source : <http://www.tac.ma/tanger-automotive-city/lorem-ipsum-dolor-sit-amet-consectetur-adipiscing-elit/> le 05/05/2017

Cette redéfinition des espaces est complétée par la construction de nombreux parkings de stationnement, la création de tunnels et la reconfiguration des infrastructures autoroutières, qui permettront de soulager le périmètre de la circulation automobile.

THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

FIGURE 59 : CARTE DÉMONTRANT LA DEUXIÈME ÉTAPE DU RÉAMÉNAGEMENT DU VIEUX PORT DE TANGER



3ème Phase :

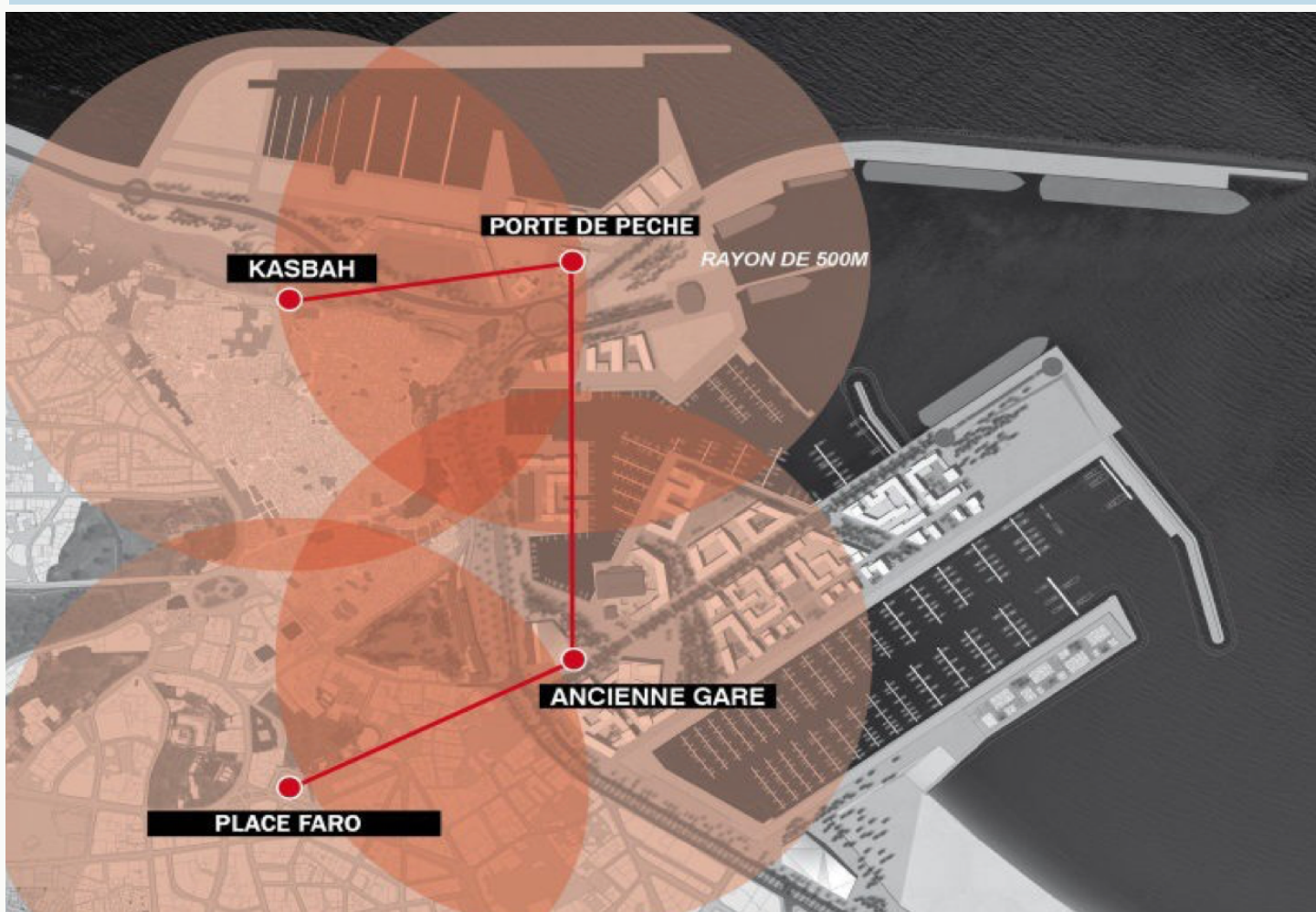
Une fois le nouveau port de pêche mis en service, la deuxième étape de reconversion du vieux port dotera le site d'une capacité supplémentaire de 430 anneaux.

Source : <http://www.tac.ma/tanger-automotive-city/lorem-ipsum-dolor-sit-amet-consectetur-adipiscing-elit/> le 05/05/2017

Deux gares seront construites au niveau de la zone portuaire :

- Une gare à la jonction du nouveau port de pêche et du terminal passager-croisière.
- Une gare des marinas adossée à l'ancienne gare ferroviaire et qui sera reliée au centre commercial.

FIGURE 60 : CARTE DÉMONTRANT LA JONCTION DES DIFFÉRENTES ZONES D'INTERVENTION DU PROJET TANGER MED



Source : <http://www.tac.ma/tanger-automotive-city/lorem-ipsum-dolor-sit-amet-consectetur-adipiscing-elit/> le 05/05/2017

Points forts:

Afin de mieux connecter le port à la médina et la ville nouvelle, et tenant compte de la diversité des flux des visiteurs croisiéristes, plaisanciers et locaux, le nouveau port de Tanger ville sera doté d'un système de transport par câble. (Voir Figure 61)

La conservation du cachet identitaire de la ville en évitant l'effacement identitaire par une banalisation de la typologie architecturale de la ville.

La forte présence de complexe hôtelier capable d'abriter une très grande masse de visiteurs et ceux en offrant un choix diversifié (Hotel 3,4,5 étoiles et appart'hôtel). Mais aussi, la création d'une marina accueillant plaisancier, bateau et amateur de voile.

Il faudra aussi noter l'aménagement de boulevards animés créant des séquences phares pour le projet, ainsi que la création d'équipements culturels et événementiels, et ceux dans un souci de fournir une diversification des loisirs aux touristes et habitants autochtones.

Intérêt:

L'intérêt de ce projet réside dans une volonté affirmée d'une ville issue d'un pays du tiers monde, de s'affirmer dans le bassin méditerranéen, et ceux par la propositions d'une multitude d'équipements d'envergure internationale et une stratégie de reconversion du 'waterfront' axée sur l'attraction de touristes afin de recouvrir la ville au monde et le lui la faire découvrir.

FIGURE 61 : PROJECTION D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT PAR CÂBLE DANS LA VILLE DE TANGER



Source : <http://www.tac.ma/tanger-automotive-city/lorem-ipsum-dolor-sit-amet-consectetur-adipiscing-elit/> le 05/05/2017

FIGURE 61 : VUE D'ENSEMBLE SUR LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS PAR LE PROJET TANGER MED



Source : <http://www.tac.ma/tanger-automotive-city/lorem-ipsum-dolor-sit-amet-consectetur-adipiscing-elit/> le 05/05/2017

2.1 Conclusion :

Depuis plusieurs années la ville et le port ont formé un système dont les activités étaient compatibles, cependant avec l'arrivée de la révolution industrielle et la recherche de l'homme à une exploitation maximale, ce système devient caduque.

Le port devient une entité obsolète encombrante pour la ville et encombré par cette dernière, on résultera un abandon de cet espace et une dégradation des lieux.

En réponse à cela des opérations sont entreprises pour la réappropriation de ces lieux à la ville, un retour aux sources à un système ville/port qui fonctionnent.

À travers donc les projets qui sont réalisés ou en cours, dans l'environnement du port, arrières port immédiat ou les quartiers qui lui sont proches, nous constatons que ces espaces sont de plus en plus convoités par les opérations de renouvellement urbain et deviennent des secteurs à enjeux forts, permettant à une ville de se mettre en avant de la scène mondiale, ce qui a pu être constaté notamment à travers l'expérience marseillaise qui se traduit par le projet EuroMéditerranée ou même les réalisations en cours dans le cadre du projet TangerMed au Maroc.

CONCLUSION GÉNÉRALE

“LE SAVOIR QUI NE S'ENRICHIT PAS S'ÉMIETTE”

~ Robert Sabatier

Dans le cadre de ce mémoire de fin d'étude nous avons pu accumuler des connaissances sur la ville littoral et ses caractéristiques, la ville portuaire et sa problématique du clivage ville/port, mais aussi et plus précisément à l'importance de l'intégration d'un projet architectural ou urbain à son environnement.

Nous avons donc pu construire une base solide pour accomplir une intervention qui soit à la fois réfléchi et structuré, se basant sur des réalisations qui ont en commun le fait répondre à un objectif majeur fournir une image globale de la ville ou du quartier qui serve l'identité de celle-ci.

À cela nous nous sommes fixé comme but la réalisation d'une intervention traitant de la recomposition urbaine d'une ville par la requalification de son interface ville/port et la reconversion de son activité portuaire, par des principes d'aménagements réunissant la ville au port.

BIBLIOGRAPHIE

Projets :

Opération de rénovation urbaine Projet EuroMéditerranée, Marseille, France, 1995, à l'initiative de Robert Vigouroux, maire de Marseille

Opération de reconversion portuaire, Tanger Med, 2009, Tanger, Maroc, Le groupement Bouygues Travaux Public.

Ouvrages :

Aude Marché., image et imaginaire du port, in l'urbanité des cités portuaires, Paris l'harmattan, 1997.p19

Aude Marché., image et imaginaire du port, in l'urbanité des cités portuaires, Paris l'harmattan, 1997.p89

Bufon Quadrup, Le tourisme, édition malango, 1990, p11

César Ducruet, typologie mondiale des relations ville-port p 15

CHALINE Claude. 1994. Ces ports qui créèrent des villes. Paris. L'Harmattan . p204

Christian Norberg Shulz , système logique de l'architecture, éditions Mardaga, 1998, p299

Claude Chaline, Ces ports qui créèrent des villes, L'Harmattan, 1994, p26

Hoyle, B.S. (1988) "Development dynamics at the port-city interface" in Revitalising the waterfront, Belhaven Press, London, p. 3

Jacques ROUGERIE & Édith VIGNES « Habiter la mer », Edition Maritimes & d'outre mer, 1978, p109

O. M. Ungers : Works In Progress Nineteen Seventy-Six to Nineteen Eighty, 1981, p04

Sun Tzu, L'Art de la guerre, édition FLAMMARION, 2016, p13

Thèses et mémoires :

Mémoire de magister Post graduation Urbanisme et développement durable, EPAU, 2015, Aouissi.K

Mémoire de master 2, la reconversion de la ville portuaire une réconciliation de la ville et du port, 2012 Akrouh A, p10

Mémoire de Magister, Option : Urbanisme et Développement Durable, EPAU, 2014, Tamani-Djebra Fatiha

Cours et colloque :

Cours master AZUL TYPOLOGIES URBAINES ET ARCHITECTURALES EN MILIEU LITTORAL, Cours N°5 : La grande ville littorale algérienne présenté par Mr Aouissi Bachir Khalil

Colloque francophone international cultures, territoires et développement durable Lundi 14 et mardi 15 avril 2014, ESPE Clermont auvergne, 36 avenue Jean Jaurès, 63400 Chamalières, amphis E et A, M.T.BOUROUMI

Document d'urbanisme :

S.N.A.T (Schéma National d'aménagement du Territoire) Octobre 2010. In. Journal Officiel de la République Algérienne N° 61. 107p.

Sources internet :

<http://www.tac.ma/tanger-automotive-city/lorem-ipsum-dolor-sit-amet-consectetur-adipiscing-elit/>

<http://www.euromediterranee.fr/quartiers/presentation/le-projet-urbain.html>

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : les trois différents étages composant le littoral	06
Figure 2 : intégration au site par la métaphore d'une voile gonflée Par le vent	07
Figure 3 : adaptation d'une construction au site par la forme	08
Figure 4 : exemples d'Adaptation au relief dans un milieu littoral	09
Figure 5 : exemple d'utilisation de formes dynamiques	09
Figure 6 : exemples d'utilisation de matériaux durables (pierre/bois) et de panneaux solaire en milieu littoral	10
Figure 7 : exemples d'aménagements intérieurs/extérieurs orientés vers la mer	10
Figure 8 : implantation sur le terrain faite en fonction de vues sur mer et de végétation	11
Figure 9 : exemple d'utilisation de couleurs clair dans des constructions maritime	11
Figure 10 : exemple de développement parallèle à la mer	12
Figure 11 : exemple de développement perpendiculaire à la mer	13
Figure 12 : exemple développement dans toutes les directions	13
Figure 13 : exemple d'une érosion côtière	14
Figure 14 : exemple de submersion marine.....	14
Figure 15 : exemple de corrosion marine	15
Figure 16 : exemple de remontée des eaux	15
Figure 17 : exemple d'implantation d'une ville sur un site plat	15
Figure 18 : exemple d'implantation sur un site accidenté	16
Figure 19 : exemple de domination du paysage industriel	16
Figure 20 : Exemple de développement de tourisme dans les villes littorales	17
Figure 23 : exemple de grande (à droite) et petite (à gauche) ville littorale algérienne	18
Figure 22 : carte démontrant la Densité de la population par wilayas (Algérie)	19
Figure 23 : exemple d'une construction non adéquates aux spécificités du site	19
Figure 24 : exemple d'utilisation du style néo mauresque	20
Figure 25 : exemple d'une trame régulière et de percées sur mer	20
Figure 26 : exemple de jardins avec vue dégagée sur mer	20
Figure 27 : Photos démontrant la construction de maison individuelle en masse sur le littoral algérien .	21
Figure 28 : exemple d'une mauvaise proposition d'aménagement du littoral	21
Figure 29 : Coupe schématique démontrant le clivage ville /port (côté Hamma) à Alger, Algérie	22
Figure 30 : exemple développement vers l'intérieur et abandon du front de mer	22
Figure 31 : schéma démontrant la limite des aménagements sur les rivages algériens pendant la période coloniale puis postcoloniale	23

LISTE DES FIGURES

Figure 32 : photo et schéma démontrant un déséquilibre du skyline entre deux maisons coloniale et post-coloniale	23
Figure 33 : exemples de villes portuaires	27
Figure 33 : exemples de villes dotées d'un port de commerce	28
Figure 34 : exemple de port de pêche	29
Figure 35 : exemple de port militaire	29
Figure 36 : exemple de port plaisance	29
Figure 37 : schéma démontrant la Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires	30
Figure 38 : schéma démontrant le Système ville port au XIX et début XXème siècle	31
Figure 39 : Schéma démontrant la distanciation entre ville et port à la fin du 19e siècle	32
Figure 40 : Photo illustrant la coupure physique et sensorielle entre la ville et le port	33
Figure 41 : Photos illustrant les répercussions négatives du partage des voies de transports entre le port et la ville	34
Figure 42: tableau illustrant les grandes séquences technologiques sous tendant l'évolution du couple ville/port.....	35
Figure 43 : schéma démontrant le concept de cycle de vie d'un équipement portuaire	36
Figure 44 : schéma résumant les différents passages d'une relation ville/port	38
Figure 45 : schéma démontrant la démarche d'analyse entreprise	39
Figure 46 : Délimitation de la zone d'intervention du projet euro Méditerranée	40
Figure 48 : organigramme des missions du projet Euro-med	42
Figure 49 : master plan du projet euro Méditerranée	42
Figure 50 : exemple d'équipement culturel proposé par le projet euro med	43
Figure 51 : le nouveau skyline de Marseille sur son front de mer proposé par le projet euro-med	44
Figure 52 : exemples d'aménagements témoignant de la nouvelle image de la ville de Marseille	45
Figure 53 : exemple d'un réseau mécanique surélevé	46
Figure 54 : exemple d'aménagement de boulevard piéton	46
Figure 54 : les différentes ZAC entrant dans le cadre du projet euro Méditerranée	47
Figure 55 : Panels d'équipement et d'aménagement proposé par le projet Euromed	48
Figure 56 : Plan de masse du projet Tanger med.....	49
figure 57 : carte du port de Tanger (le port de plaisance)	50
figure 59 : carte démontrant la deuxième étape du réaménagement du vieux port de Tanger.....	51
figure 61 : projection d'un système de transport par Câble dans la ville de Tanger	52
Figure 61 : Vue d'ensemble sur les aménagements proposés par le projet Tanger med.....	53



RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITÉ SAAD DAHLAB BLIDA
INSTITUT D'URBANISME ET D'ARCHITECTURE

ANNEXE : RAPPORT EXPLICATIF DU PROJET

OPTION : A.Z.U.L (ARCHITECTURE EN ZONES URBAINES LITTORALES)

PFE :

POUR UNE MEILLEURE ATTRACTIVITÉ DE LA
BAIE D'ALGER

RÉALISATION D'UNE GARE MARITIME NATIONALE

2016-2017

TABLE DES MATIÈRES :

1/Choix du site d'intervention	02
2/Présentation du site d'intervention	03
2.1 Situation géographique et accessibilité.....	03
2.2 mobilité, périmètre urbain et permanences	04
2.3 Topographie.....	05
2.4 Lecture diachronique et synchronique sur le plan urbanistique et architectural.....	06
4/Constat.....	09
5/Plan d'action	11
6/Schéma de principes d'aménagement	12
7/Plan d'aménagement.....	13
8/Simulation du projet.....	14
8/Liste des figures	25

1/CHOIX DU SITE :

- La beauté unique de sa baie** : dotée d'un lourd patrimoine architectural et la structure du tissu urbain offre un cadre propice à l'expression architecturale et urbaine.(Voir figure N°1)
- La mer** : cordon ombilical de la ville qui l'a vu naître grandir et se développer jusqu'à lui tourner le dos, porter un regard à cette relation tumultueuse semble a priori un exercice intéressant.
- Ville historique** : le prestige et le statut de la capitale, sous entendent déjà que l'on s'inscrit dans une problématique complexe qui entre dans le cahier de charges de nos critères de sélection.(Voir figure N°2)
- La morphologie** et la situation géographique stratégiques dont elle bénéficie, porte de l'Afrique et plaque tournante des courants d'échanges de la Méditerranée.

FIGURE 1 : VUE PANORAMIQUE DE LA BAIE D'ALGER ILLUSTRANT TOUTE SA BEAUTÉ



Baie d'Alger

Source : <http://www.lexpressiondz.com/autres/228532-vue-de-la-baie-d-alger.html> Le 13/03/2017

FIGURE 2 : VUE SUR LA CASBAH, NOYAU HISTORIQUE DE LA VILLE



Casbah d'Alger

Source : <http://www.yannarthusbertrand2.org/> Le 13/03/2017

FIGURE 2 : EXEMPLE DE PATRIMOINE ARCHITECTURALE DE LA VILLE



Boulevard Zirout Youcef, Alger

Source : <http://www.pbase.com/bmcmorrow/image/150892283> Le 13/03/2017

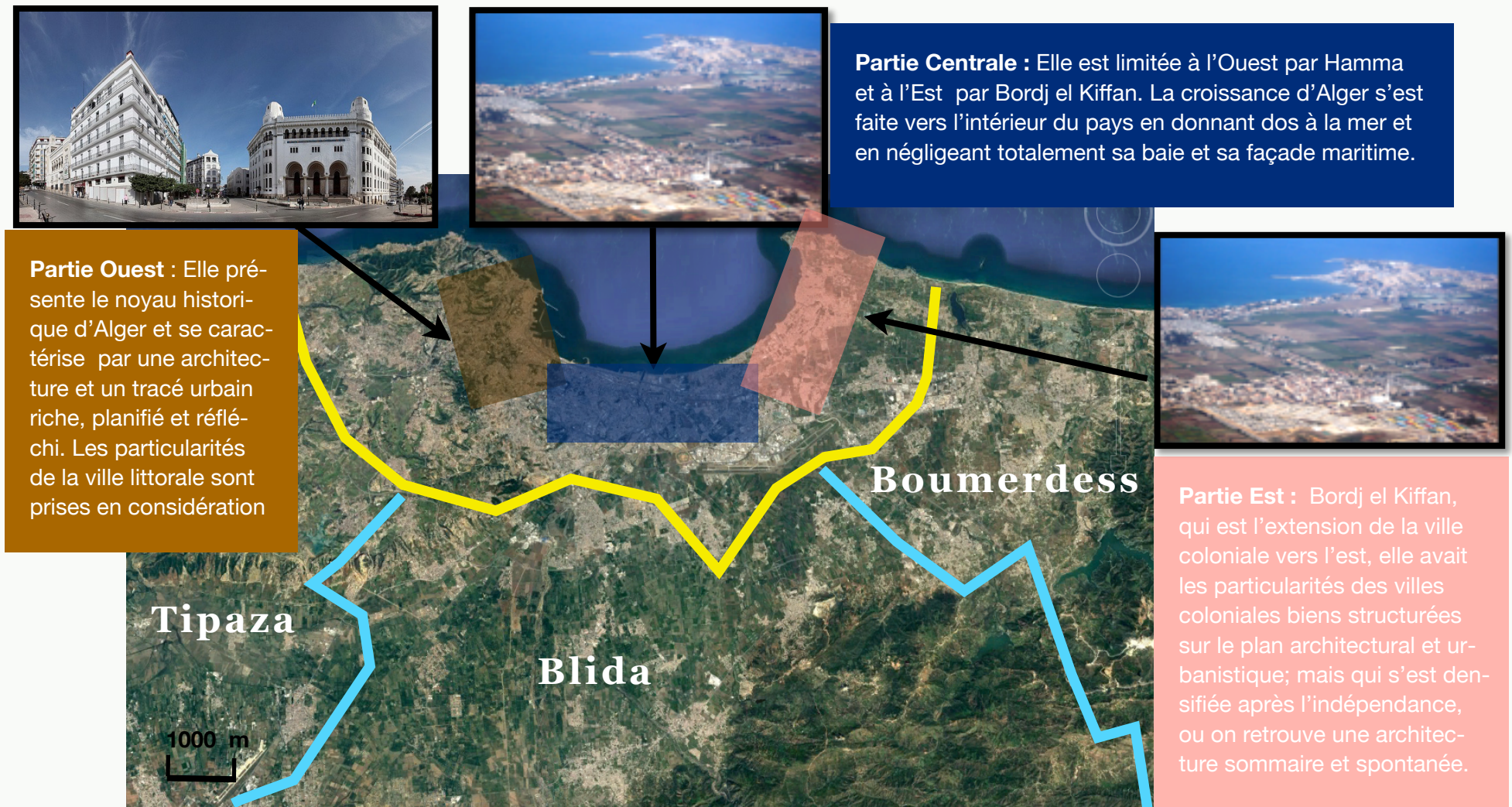
-La ville offre par ailleurs tous les facteurs et paramètres compatibles à la projection d'idées et d'observations pour la reconstitution des attraits urbanistiques, économiques, culturels, touristiques et sociaux. Ainsi de part ces contraintes et sa complexité, elle pousse à une recherche plus approfondie et à une réflexion sérieuse sur une intervention urbaine délicate, et le traitement d'une interface ville/port prometteuse.

2/PRÉSENTATION DU SITE :

2.1 SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET ACCESSIBILITÉ

La baie d'Alger se situe dans la partie centrale de la côte algéroise, caractérisé par une forme semi circulaire est limité par:

FIGURE 4 : CARTE SITUATION REGIONALE ET LOCAL D'ALGER



Source : photo satellite google Earth 2017 traité par Mlle.BOUCEENNA Chahinez

Elle est accessible a partir de la RN11 , de la ligne de chemin de fer et de la gare maritime

FIGURE 5: CARTE DÉMONTRANT L'ACCESSIBILITÉ AU NIVEAU D'ALGER



Source : Photo satellite google Earth 2016 traité par Mr.BOUBEZARI Samy

PRÉSENTATION DU SITE :

2.3 - MOBILITÉ, PÉRIMÈTRE URBAIN ET PERMANENCES

La baie d'Alger bénéficie d'une assez bonne mobilité grâce notamment aux différents moyens de transports disponibles (Metro, tramway, bus...)

FIGURE 6: CARTE DÉMONSTRANT LA MOBILITÉ, LE PÉRIMÈTRE URBAIN ET LES PERMANENCES D'ALGER



Source : Carte réalisé par Mlle. BOUCENNA Chahinez

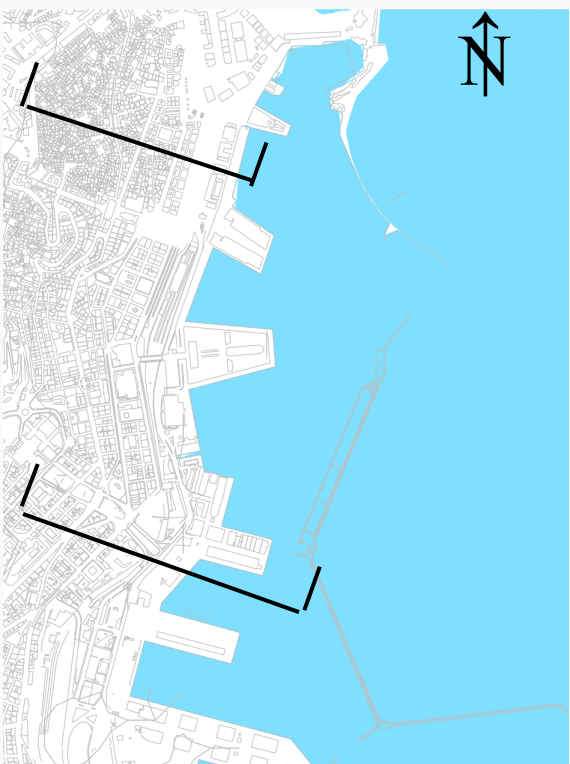
Elle délimité à l'Est par la mer Méditerranée au Nord par Aïn Benian à l'Ouest par la plaine de bouzareah et au Sud par El-Mohamadia. Elle se distingue par ses permanences marquantes nous citerons comme exemple la casbah d'Alger, La Grande poste ou même le Jardin d'essai. (Voir figure N°6)

PRÉSENTATION SU SITE :

2.4 - TOPOGRAPHIE

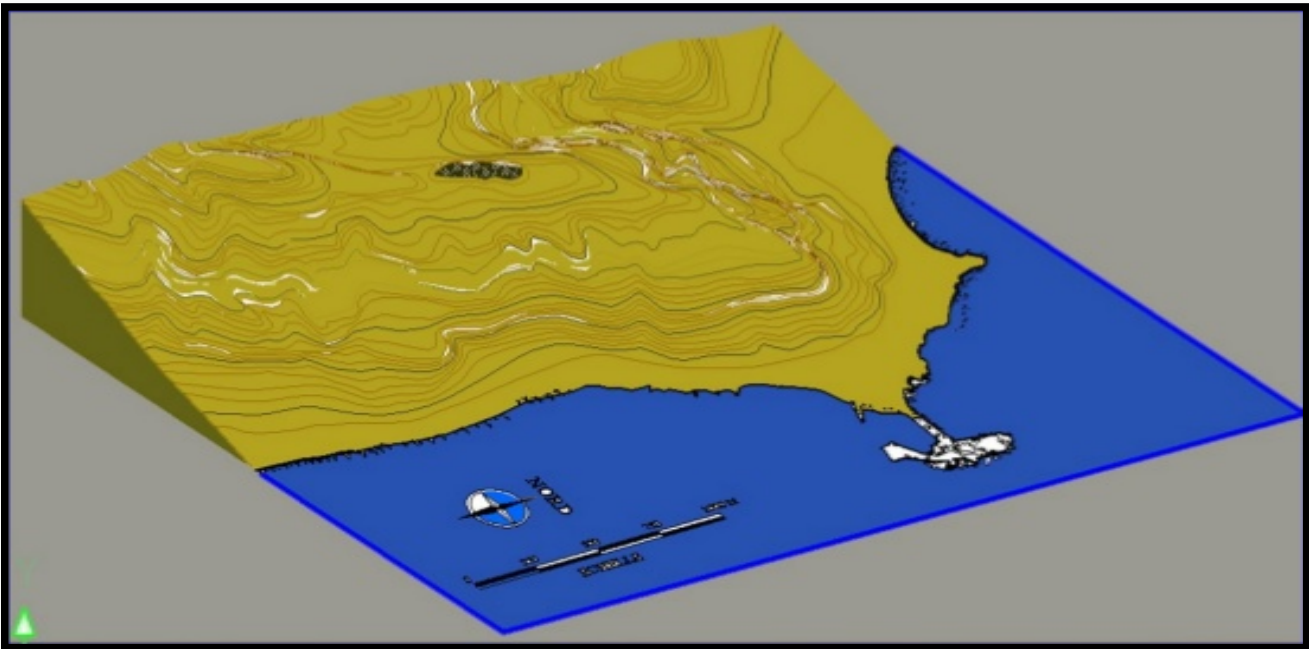
Le site est incliné d'une pente moyenne de 15%, le point le plus haut culmine à 120m d'altitude (la Casbah), et sa base horizontale se trouve à environ 20m d'altitude (quartier de la Marine en longueur).

FIGURE 7: CARTE D'ALGER DÉMONSTRANT LES TRAITS DE COUPE



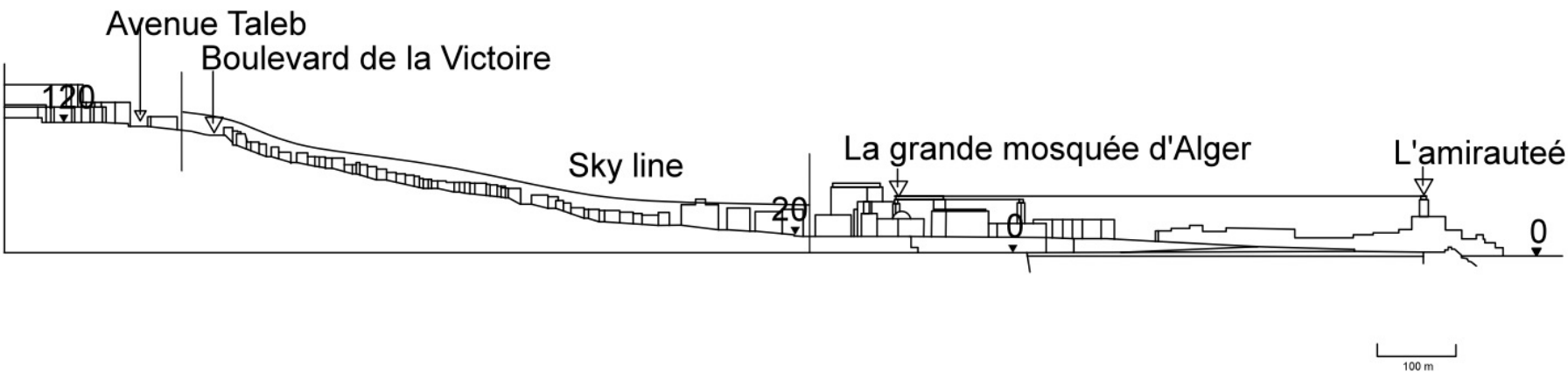
Source :CNERU d'Alger ,Traité par Mr.BOUBEZARI S

FIGURE 8 : MODÉLISATION NUMÉRIQUE DU RELIEF DE LA VALLÉE D'ALGER



Source : CNERU d'Alger

FIGURE 9 : PROFIL RÉALISÉ AU NIVEAU DU QUARTIER DE LA MARINE Á ALGER



Source : Coupe réalisé par Mlle.BOUCENNA Chahinez

FIGURE 10 : PROFIL RÉALISÉ AU NIVEAU DE LA GARE D'AGHA À ALGER



Source : Coupe réalisé par Mlle.BOUCENNA Chahinez

PRÉSENTATION DU SITE :

2.5 LECTURE DIACHRONIQUE ET SYNCHRONIQUE SUR LE PLAN ARCHITECTURAL ET URBANISTIQUE

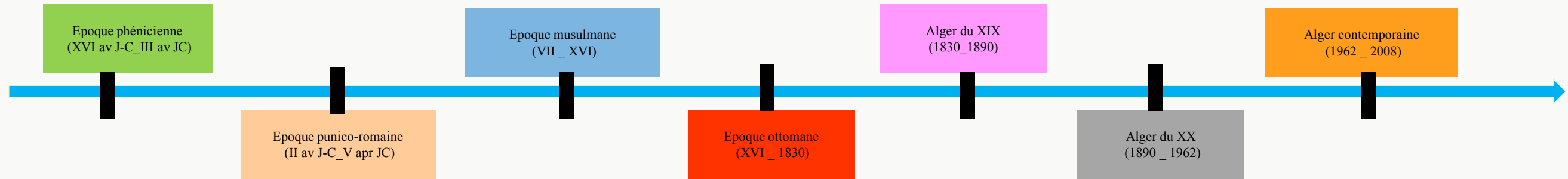
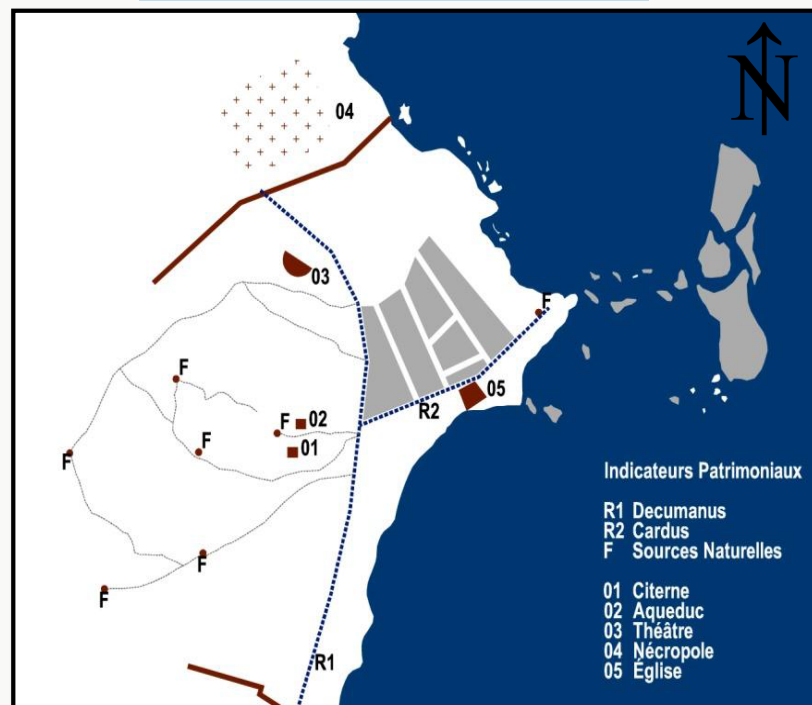


FIGURE 8: ALGER PÉRIODE PUNIQUE



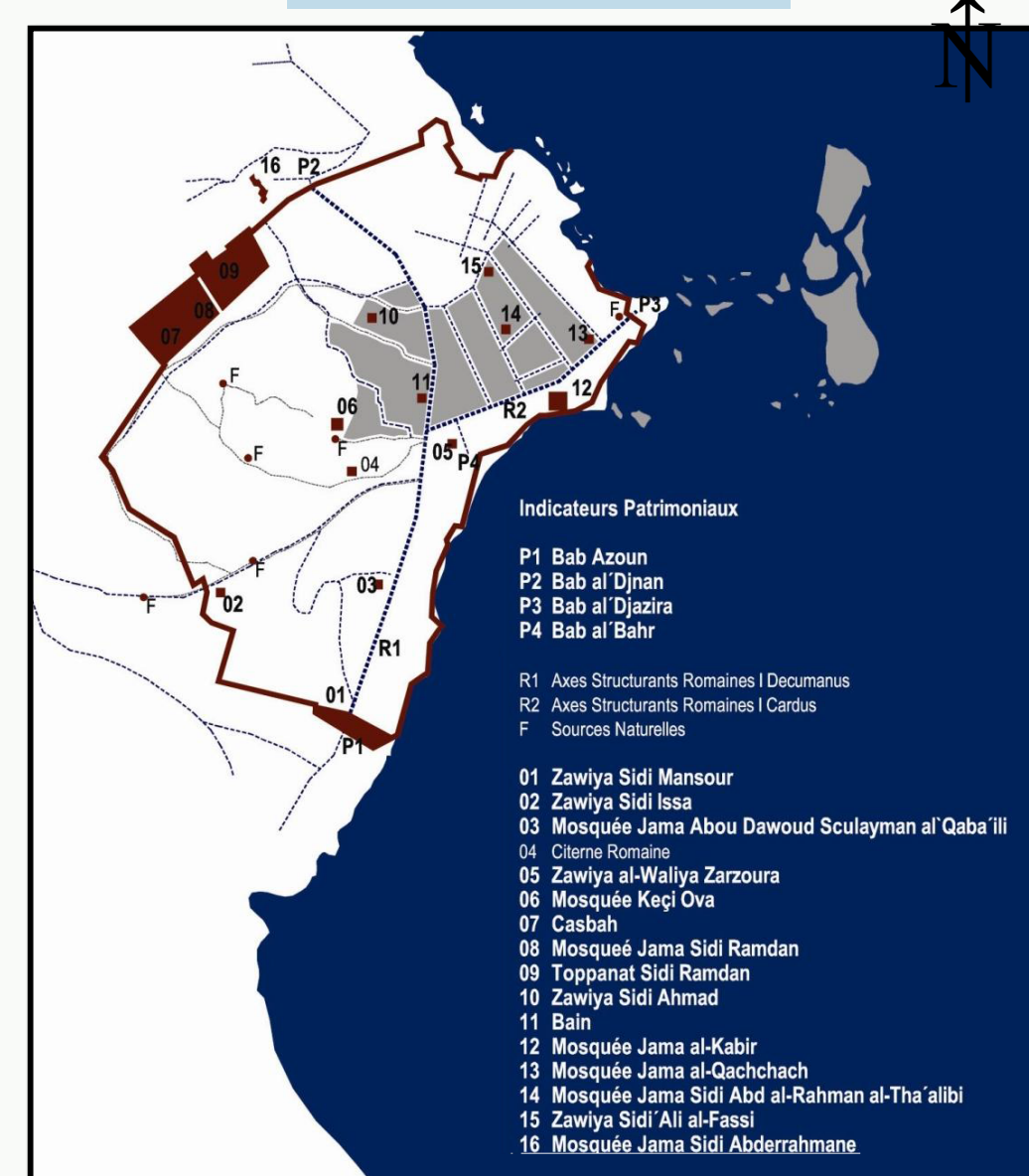
Un entrepôt commercial phénicien est fondé dans la baie de l'Agha et adopte le nom d'Ikosim. Occupation de l'îlot et établissement d'une centralité dans un port de mer.

Développement d'un tissu urbain au croisement des deux axes (Cardo et Decumanus).

Adaptation et réoccupation des infrastructures existantes et établissement d'une nouvelle centralité à la côte élevée (Casbah).

- Occupation et réadaptation des infrastructures existantes pour installer le contingent militaire.
- Création d'une place des armes (actuellement place des martyrs), concrétisée plus tard par Chassériau dans le Boulevard de l'Impératrice.
- La colonisation écrase l'ordre urbain existant, en établissant une nouvelle organisation urbaine qui remplacera la logique accumulée par des siècles de formation historique.

FIGURE 9: ALGER PÉRIODE OTTOMANE



PRÉSENTATION DU SITE :

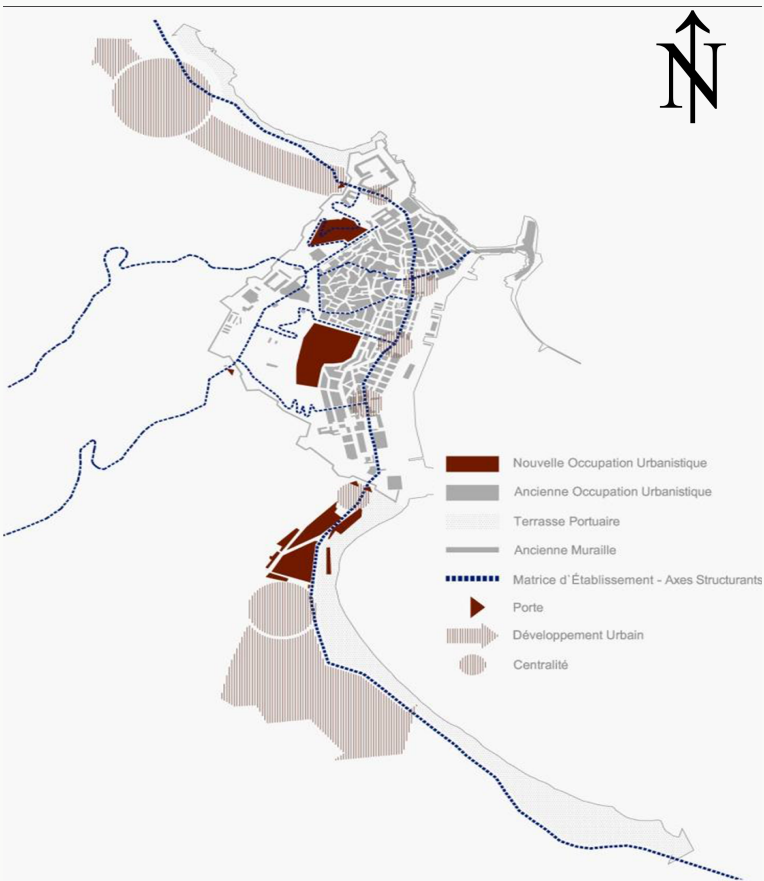
2.5 LECTURE DIACHRONIQUE ET SYNCHRONIQUE SUR LE PLAN ARCHITECTURALE ET URBANISTIQUE

Les préoccupations esthétiques et hygiénistes régissent l'expansion de la ville, le plan Guichauchain où l'on propose la fondation d'une nouvelle ville en dehors du périmètre

Développement où l'on prévoyait la démolition des fortifications ottomanes en marquant la transition d'une place forte militaire à une capitale d'Afrique Française.

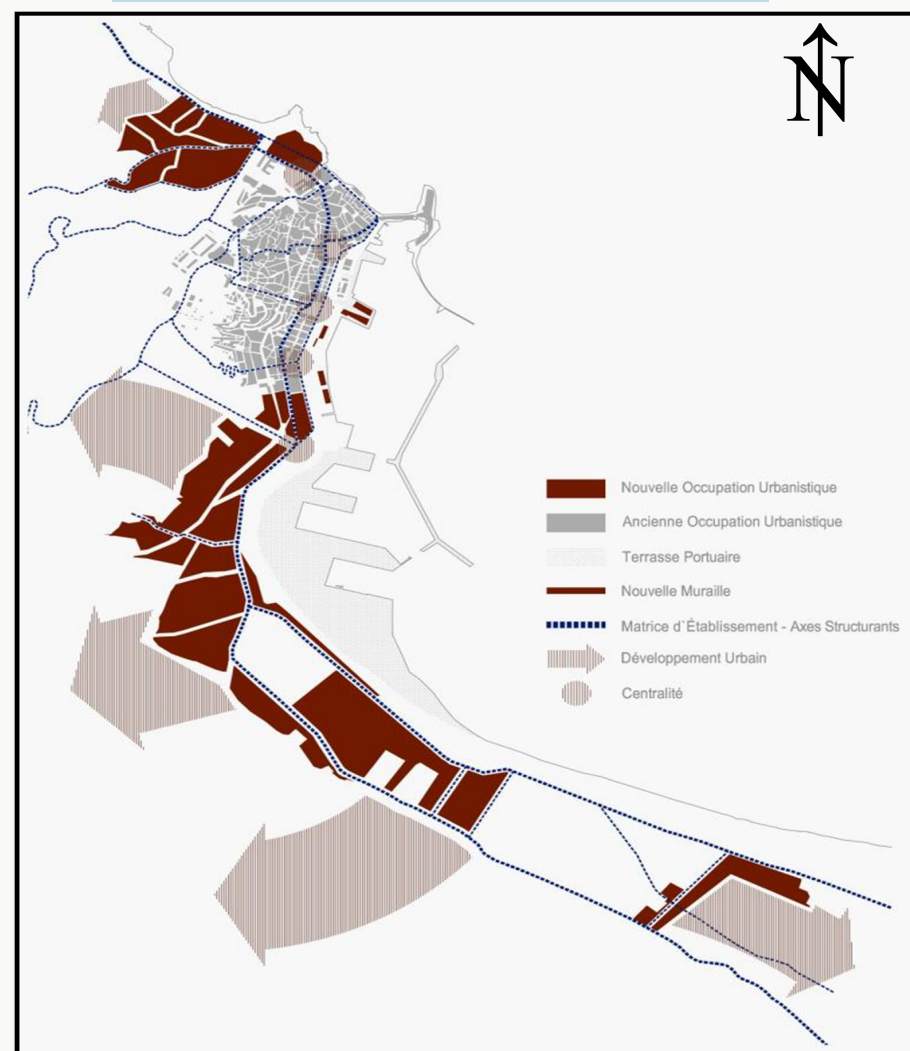
Renforcement des infrastructures urbanistiques et des systèmes d'accessibilité, créant une barrière physique entre la ville et la mer, mais également une source de problèmes et de risque majeur (clivage ville/mer)

FIGURE 10: ALGER PÉRIODE COLONIALE DU XX



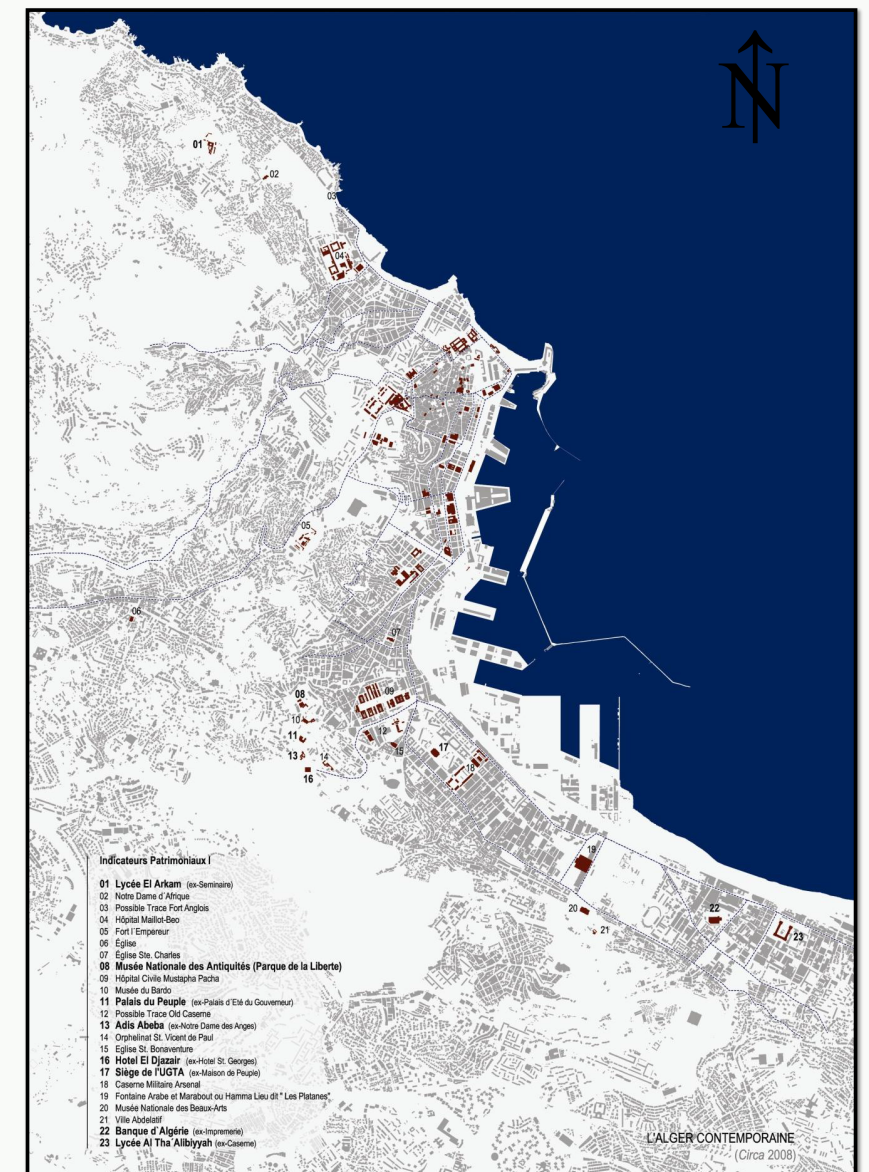
Expansion urbaine vers le sud et le nord-ouest dans un premier temps puis la ville enregistre une remarquable expansion vers le Nord et vers le sud.

FIGURE 11: ALGER PÉRIODE COLONIALE DU XX



Source : CNERU d'Alger, Organigramme réalisé par Mr. BOUBEZARI S

FIGURE 12: ALGER CONTEMPORAINE



PRÉSENTATION DU SITE :

LECTURE DIACHRONIQUE ET SYNCHRONIQUE SUR LE PLAN ARCHITECTURALE ET URBANISTIQUE

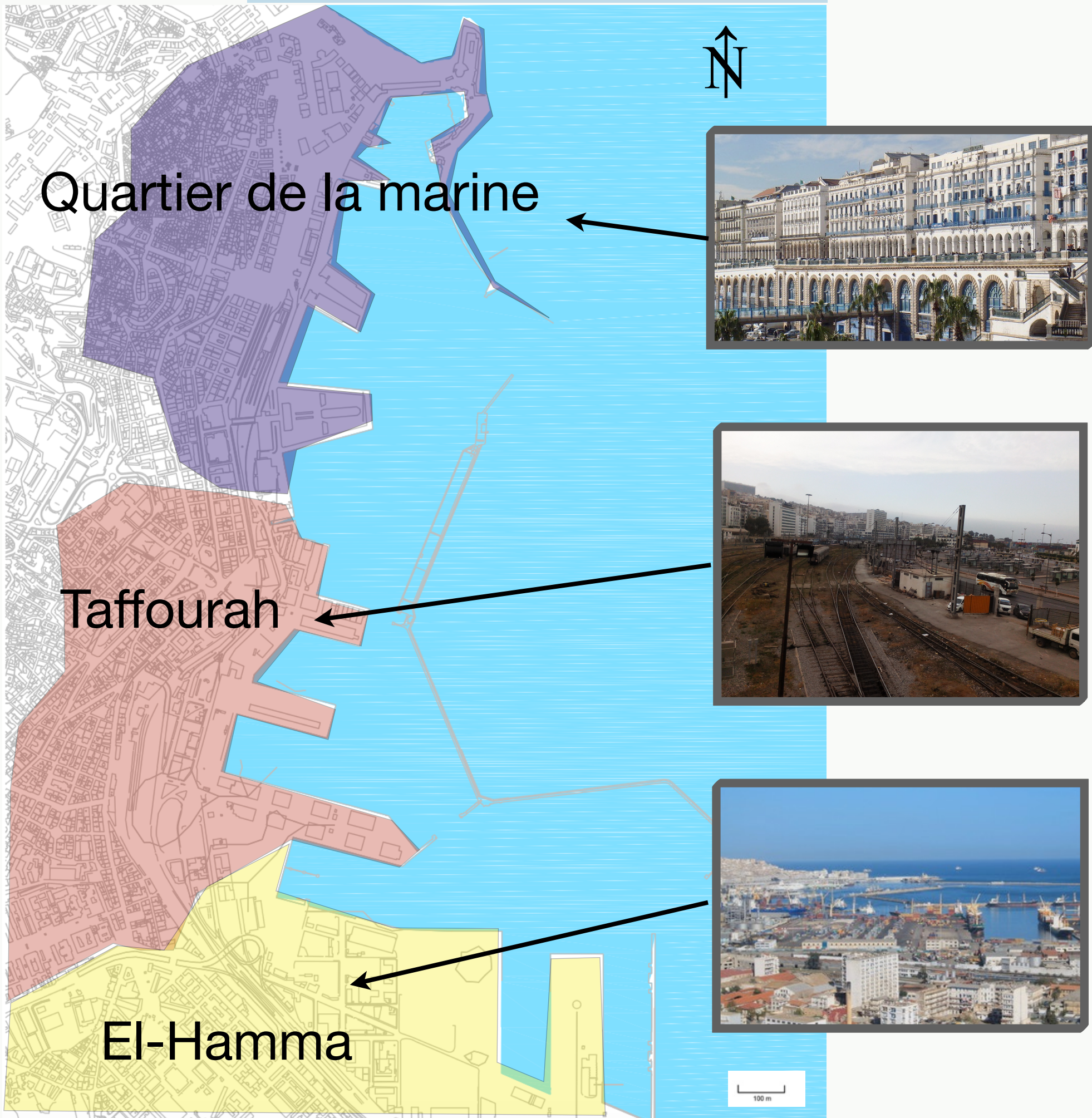
FIGURE 13: FAÇADES MARITIME D'ALGER AUX DIFFÉRENTES ÉPOQUES



CONSTAT :

Après lecture et analyse du site nous avons ressorti les trois situations suivantes:

FIGURE I 4: CARTE DÉMONTRANT LES DIFFÉRENTES SITUATION DE LA BAIE D'ALGER



Source : Carte réalisé par Mr.BOUBEZARI S

CONSTAT :

FIGURE 15 : ATOUTS, FAIBLESSES, POTENTIALITÉS ET MENACES DE LA BAIE D'ALGER

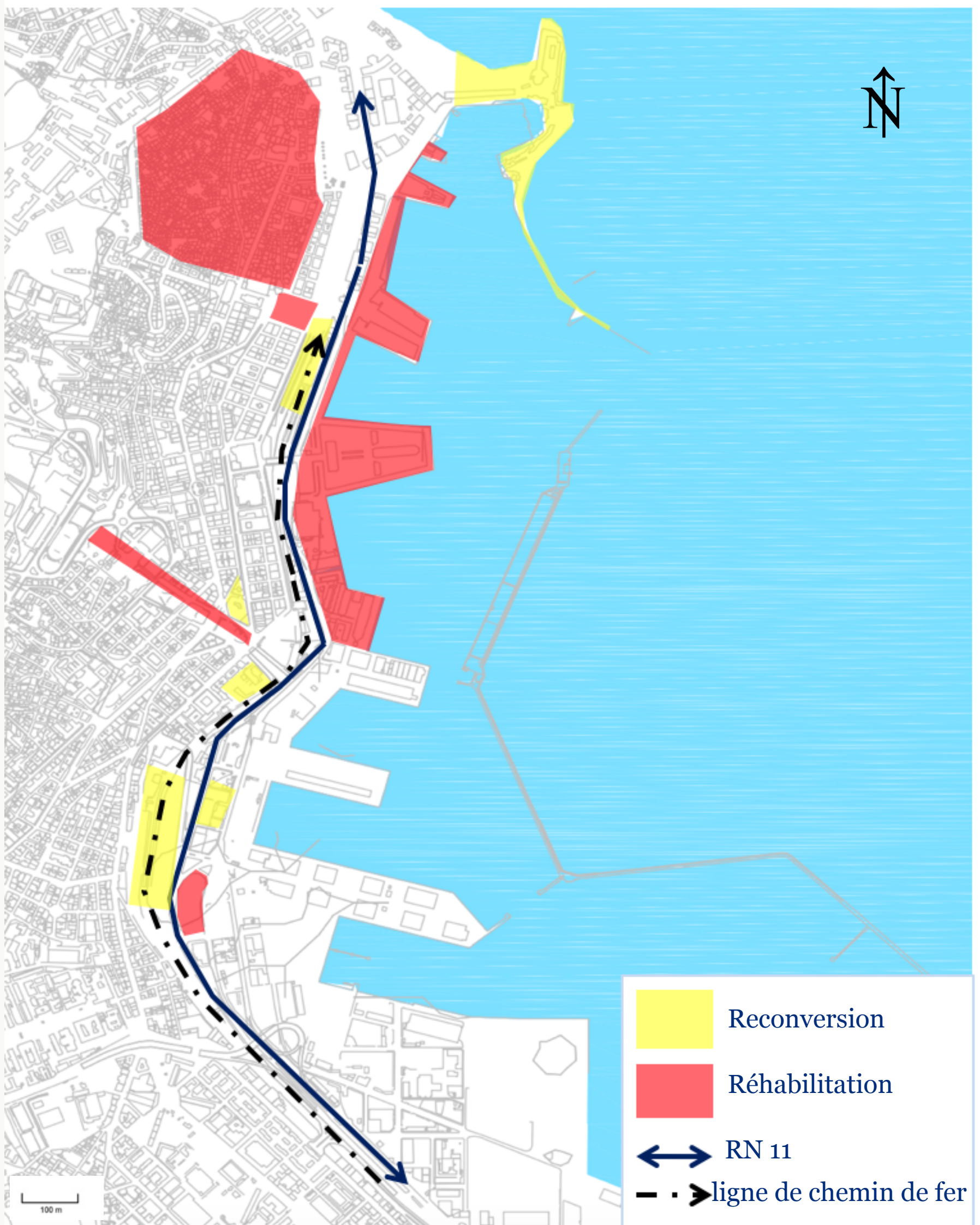
ATOUTS • Le prestige de la zone. • Le paysage architecturale de qualité. • Disponibilité foncière. • Taux important de la population active. • La douceur du climat en Méditerranée.	FAIBLESSES • Dégradation de l'état du bâti et la non mise en valeur du riche patrimoine architecturale. • L'état vétuste du port. • Problème de saturation. • Manque d'équipements culturels, sportifs et de loisirs. • Manque d'espaces verts et de stationnements.
POTENTIALITÉS • Une assez bonne mobilité. • Le pouvoir attractif de la zone. • Délocalisation des majeurs activités portuaires. • Percées visuelles.	MENACES • Problème de promiscuité. • Risque de ruine de certaines vieilles bâtisses. • Humidité touche Alger étant une ville côtière, elle a une influence négative puisqu'elle dégrade le cadre bâti en particulier le tissu traditionnel en plus de crée l'inconfort. • Perte du cachet littoral de la zone.

Source : Tableau réalisé par Mr.BOUBEZARI S

Suite au constat établi nous envisageons d'entreprendre les actions suivantes:

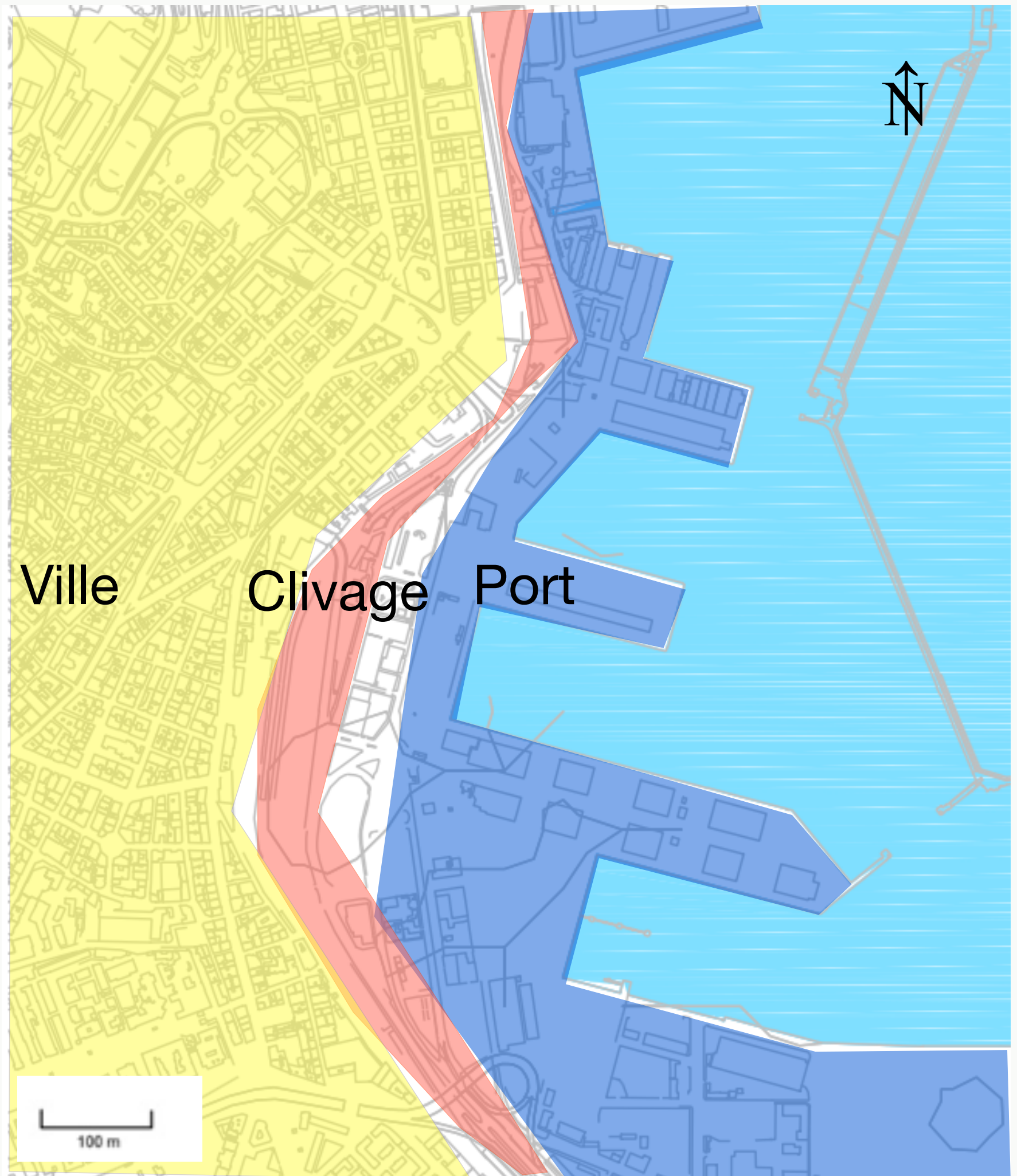
- Des opérations de **réhabilitations** aux niveaux de :
 - La Casbah (tissu traditionnel) redorer l'image de l'ancien noyau coloniale et l'ouvrir au grand publiques.
 - Le port de pêche
 - La gare maritime et le chantier naval, remettre aux normes les installations portuaires et les aménager de fonction a ne plus être obsolète.
 - Le square port Saïd et la coulée verte, laissés à l'abandon.
 - La gare de bus de Taffourah (2 mai).
- Des opérations de **reconversions** aux niveaux de :
 - L'amirauté en musée navale et la grande poste en musée de l'histoire de la télécommunication.
 - Les deux gares d'agha et d'Alger en ligne de tramway.
- Des opérations de **restaurations** de façades coloniales (particulièrement au niveau du boulevard Zirout Youcef).
- Aménagement du port et de l'interface ville/port (route de l'ALN et lignes de chemin de fer)

PLAN D'ACTION :



Source : Carte réalisé par Mr.BOUBEZARI S

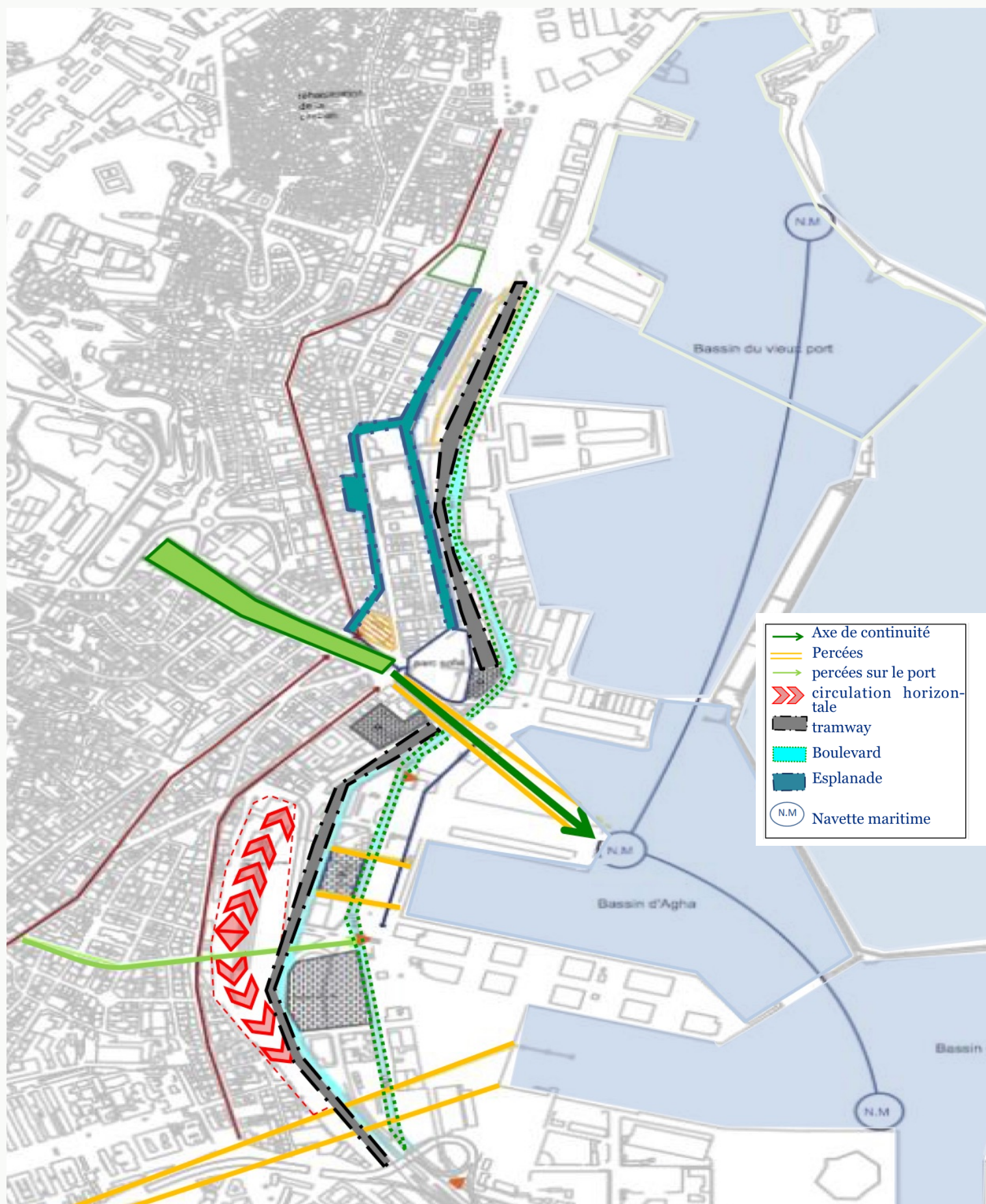
Pour l'air d'intervention nous avons opté pour la situation de Taffourah étant le coeur d'Alger la problématique est plus riche, et beaucoup plus complexe sur cette dernière.



Source : Carte réalisé par Mr.BOUBEZARI S

SCHÉMA DE PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS:

Le but de l'intervention est de réarticuler la ville à la mer en intervenant primordiallement sur les deux causes majeures de la rupture à savoir la RN 11 et les lignes de chemins de fer. Notre intervention se fera donc sur la base de percées déjà existantes (perpendiculaires à la mer), qui se traduiront par des passerelles piétonnes donnant l'accès au port (espace réattribuer à la ville).



Source : Carte réalisé par Mr.BOUBEZARI S

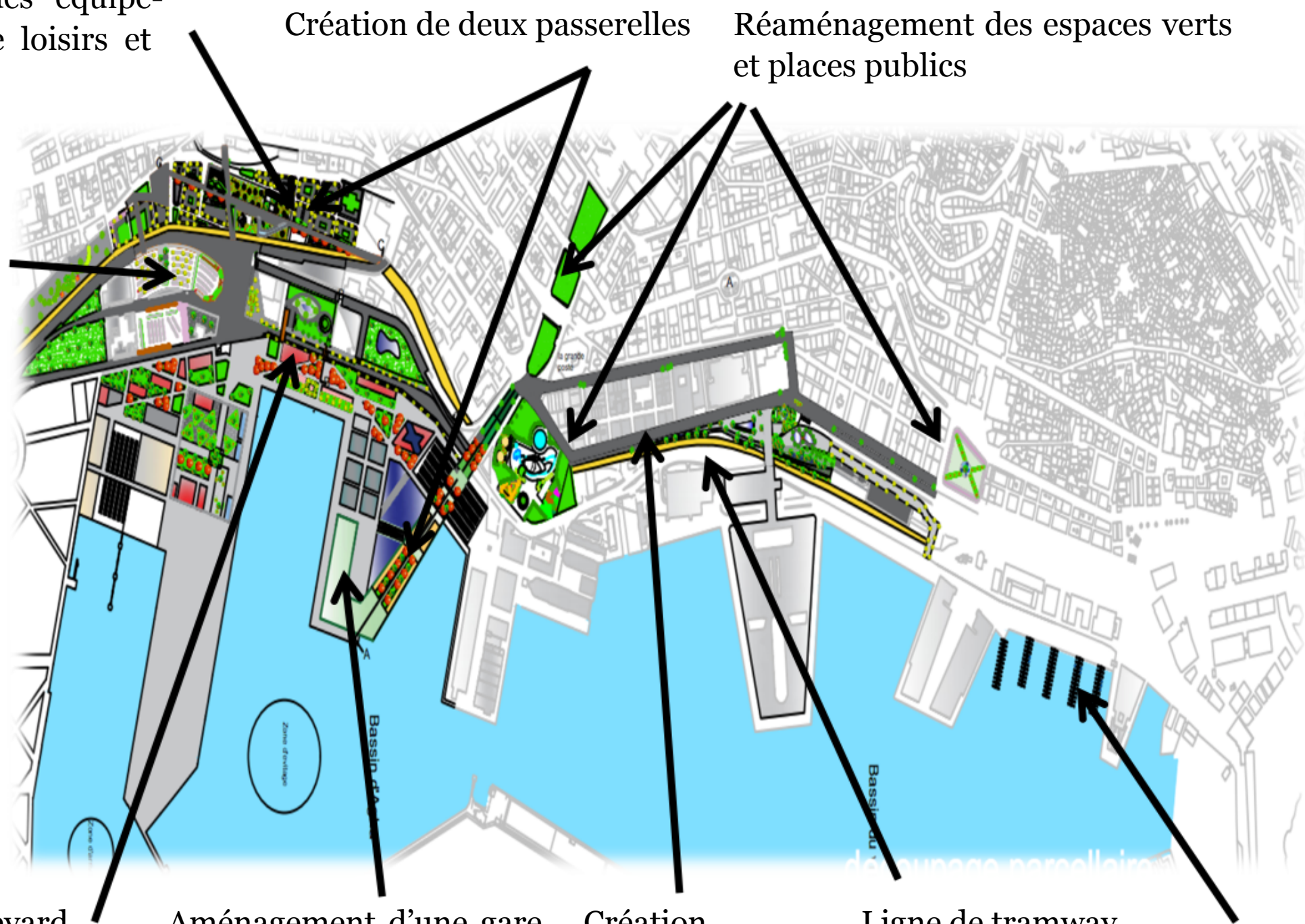
PLAN D'AMÉNAGEMENT :

PROGRAMMATION GLOBALE

Remplacement de la ligne de chemin de fer par :

ligne de tramway, des équipements culturels et de loisirs et par un parc urbain

Nouvelle gare routière



Création d'un boulevard urbain

Aménagement d'une gare maritime nationale

Création d'une esplanade

Ligne de tramway

Installation d'un port de plaisance

La proposition d'un ensemble de projet comme solution pour la rupture entre la ville et son front de mer causé par la ligne de chemin de fer et la route nationale 11

SIMULATION DU PROJET :

Choix du projet :

Dans le but d'assurer la relation ville/mer et regrouper les infrastructures de transport mais aussi d'alléger les flux automobiles denses notre choix c'est porté sur la réalisation d'une gare maritime travaillant au niveau national en plein coeur d'Alger.

il s'agira de récupérer l'ancienne installation portuaire pour la transformée en un équipement qui viendra servir à la fois la ville et le port et se greffer au réseau piétonnier (la passerelle) créé pour l'occasion.

Notre choix c'est aussi porter sur cette équipement car il synthétise tous nos objectifs et va dans le sens de revalorisation de la relation homme/mer.

Situation et contexte du projet :

Le projet se situe en plein coeur d'Alger au niveau de la grande poste, noeud desservi par une multitude de système de transport (Métro, gare de bus, gare maritime internationale). il se situera aux abords du quai de l'ancien port de commerce d'Alger et pourra ainsi profiter des installation déjà existantes et donner une belle image aux croisiéristes arrivant par bateau pouvant contempler toute la splendeur et beauté de la baie

Il suivra aussi deux axe : l'axe plongeant de la coulée verte qui remonte jusqu'à l'hôtel EL-Aurassi et viendra ainsi la ponctuer. Et l'axe du quai du port.

FIGURE 16 : REGROUPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

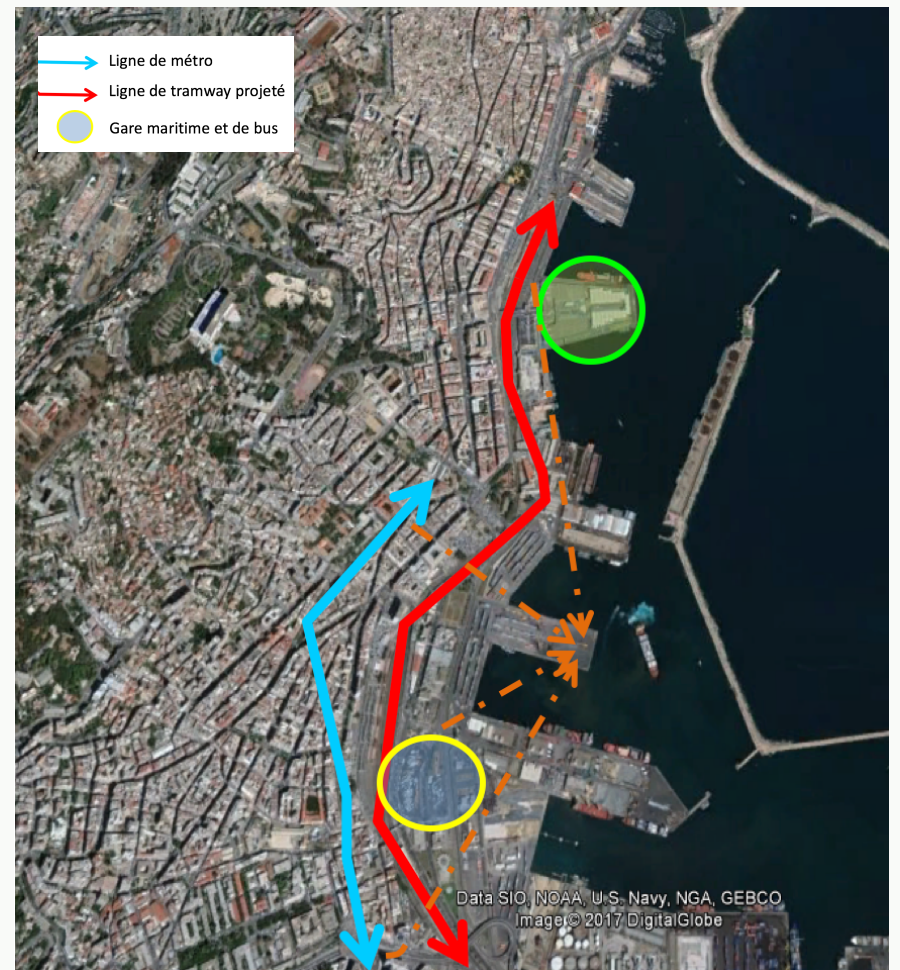
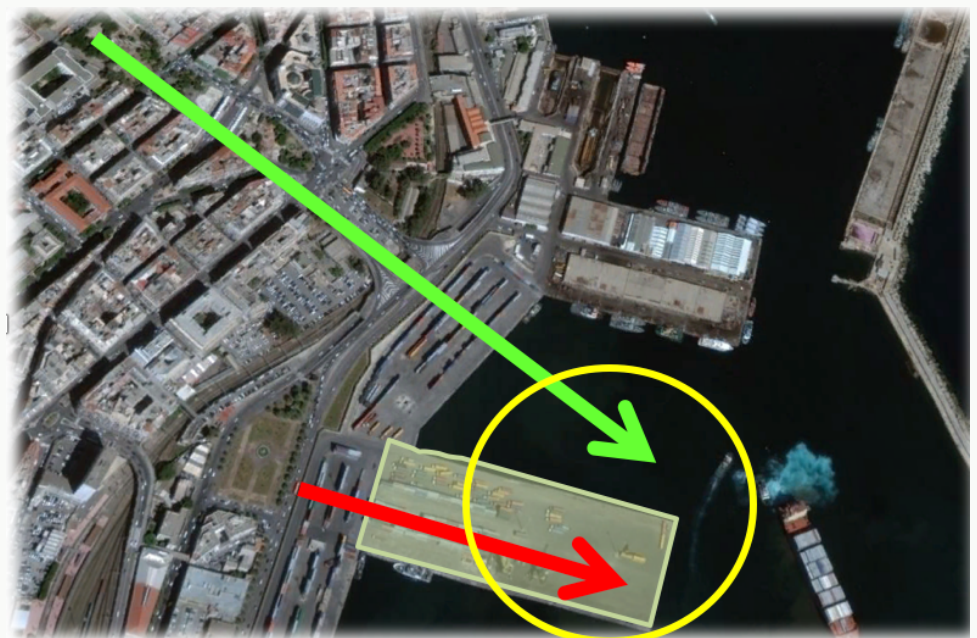


FIGURE 17 : LES DEUX AXES COMPOSANT DE LA GARE MARITIME



Source : Carte réalisé par Mlle.BOUCEENNA.C

SIMULATION DU PROJET :

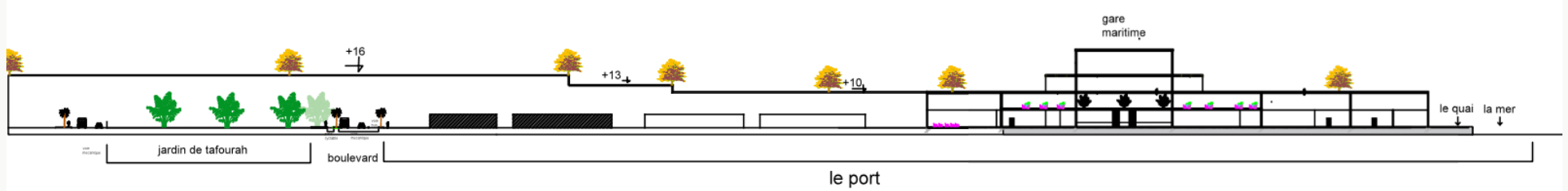
Implantation du projet :

Elle s'est faite suivant deux principes majeurs :

Suivant la fonction :

Du fait de l'utilisation des infrastructures qui se traduit par des bassins calculé spécialement a la réception de ce genre d'équipement. mais aussi des surfaces assez large pouvant facilement accueillir et rationaliser les mouvements véhiculaires et de dégager des espaces à l'usage exclusif des piétons, ce qui permet une plus grande fluidité de mouvement et facilite considérablement la circulation des véhicules a l'intérieur comme a l'extérieur du port. (Voir figure N°18)

FIGURE 18 : COUPE SCHÉMATIQUE SUR LE PROJET



Source : Coupe réalisé par Mlle.BOUCENNA.C

Suivant l'horizontalité :

La portée à ce niveau du bassin étant la plus importante, le volume viendra se positionner de façon à pouvoir profiter un maximum de quai et être en continuité avec l'axe majeur de composition de la coulée verte. (Voir figure N°19)

L'idée principale est de toujours crée une complémentarité à la fois fonctionnel et spatial entre les différents espaces par la création de séquences fortes et non un simple assemblage qui pourrait donner lieu a un equipment rattaché telle une excroissance à un autre.

FIGURE 19 : IMPLANTATION DU PROJET SUIVANT L'HORIZONTALITÉ



Source : Coupe réalisé par Mlle.BOUCENNA.C

SIMULATION DU PROJET :

Forme du projet :

L'un des aspects les plus innovateur du projet est dans l'imbrication deux projets distincts à la fois sur la forme et la fonction.(Voir figure N°20)

Le volume est un parallélépipède simple s'implantant parfaitement à la forme du quai et permettant une circulation horizontale à l'intérieur fluidifiant ainsi les flux à la fois piétons et mécaniques (Voir figure N°21)

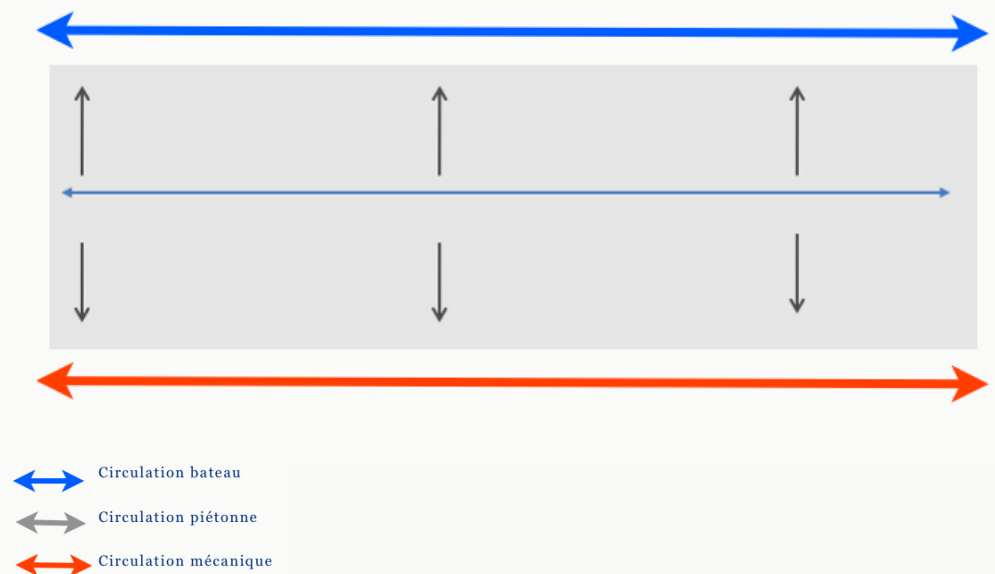
C'est aussi un petit rappel a la volumétrie assez simple de l'hôtel EL-Aurassi les deux volumétries venant se placer à chaque bout de la coulée verte.

FIGURE 20 : SCHÉMA D'IMBRICATION DES DEUX PROJETS



Source : Schéma réalisé par Mlle.BOUCENNA.C

FIGURE 21 : CIRCULATION HORIZONTALE DU PROJET

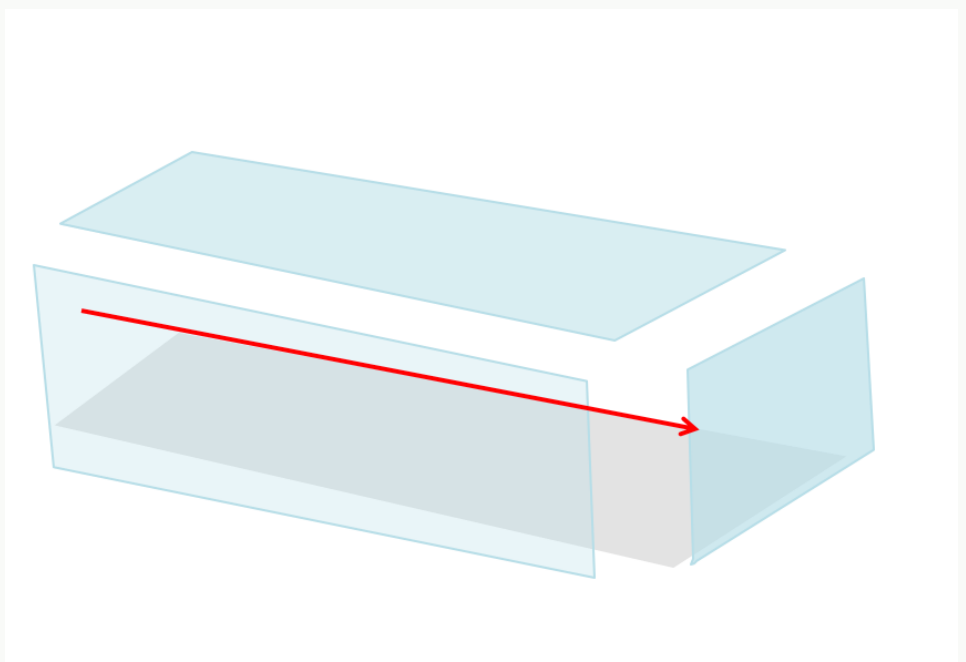


Source : Schéma réalisé par Mlle.BOUCENNA.C

Ce volume possédera quatre façades vitrées jouant avec la transparence. (Voir figure N°22)

De ce parallélépipède une tour d'observation elle aussi vitrée viendra s'ajouter sur le volume principal jouant à la fois sur la transparence mais beaucoup plus sur l'attraction visuelle car sera dotée d'un système d'éclairage permettant d'imaginer des œuvres lumineuses qui métamorphoseront les lieux et donneront un aspect plus attractif à la façade maritime relookée.

FIGURE 22 : JEUX DE TRANSPARENCE DANS LE VOLUME



Source : Coupe réalisé par Mlle.BOUCENNA.C

SIMULATION DU PROJET :

Programme du projet :

Pour notre gare maritime les principales composantes sont :

- 1- le bassin (aire de mouvements) .
- 2-les quais (aire de stationnements).
- 3-le bâtiment de la gare.

Pour répondre aux composantes citées ci-dessus, nous proposons les orientations programmatiques suivantes :

Pour répondre aux composantes citées ci-dessus, nous proposons les orientations programmatiques suivantes :

Le transport : 2703 m2

- Espaces bagagerie
- Salle d'embarquement et de débarquement
- Salle d'honneur
- Passerelle d'embarquement
- Quai d'embarquement

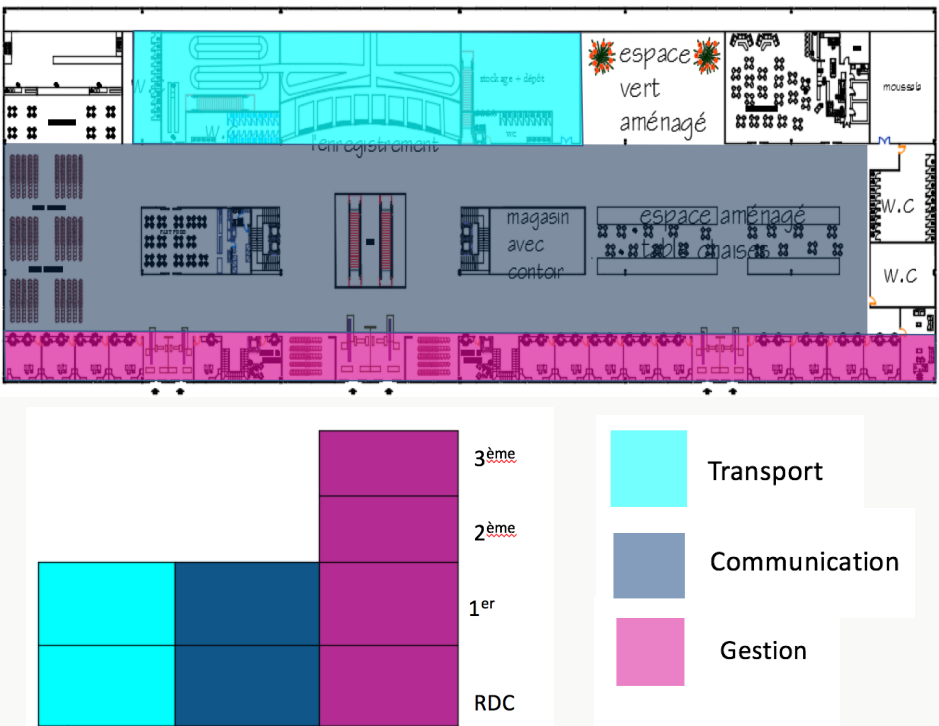
La Communication : 3321m2

- Bureau de réception
- Consigne de bagageService téléphonique
- Service d'émigration
- Bureau de poste
- Cafétéria, pizzeria,restaurant,boutiques
- Sanitaire

La gestion : 1509 m2

- Administration Direction Réception Secrétariat
- Salle de réunion Comptabilité
- Archive Personnel
- Programmation Standard
- Service métalogique Dépôt
- Sanitaire
- Salle de contrôle

FIGURE 23 : DISTRIBUTION DU PROGRAMME SUR LE PLAN HORIZONTAL ET VERTICAL



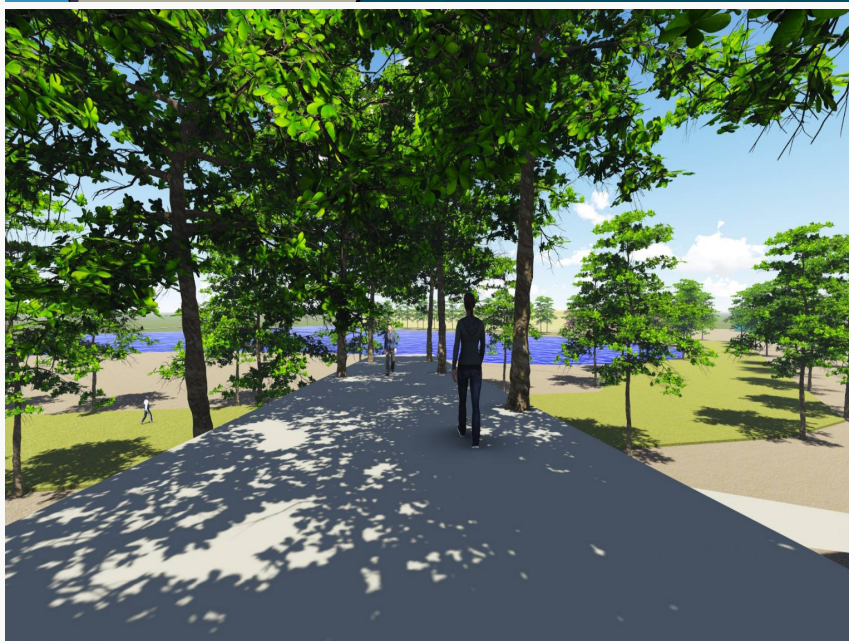
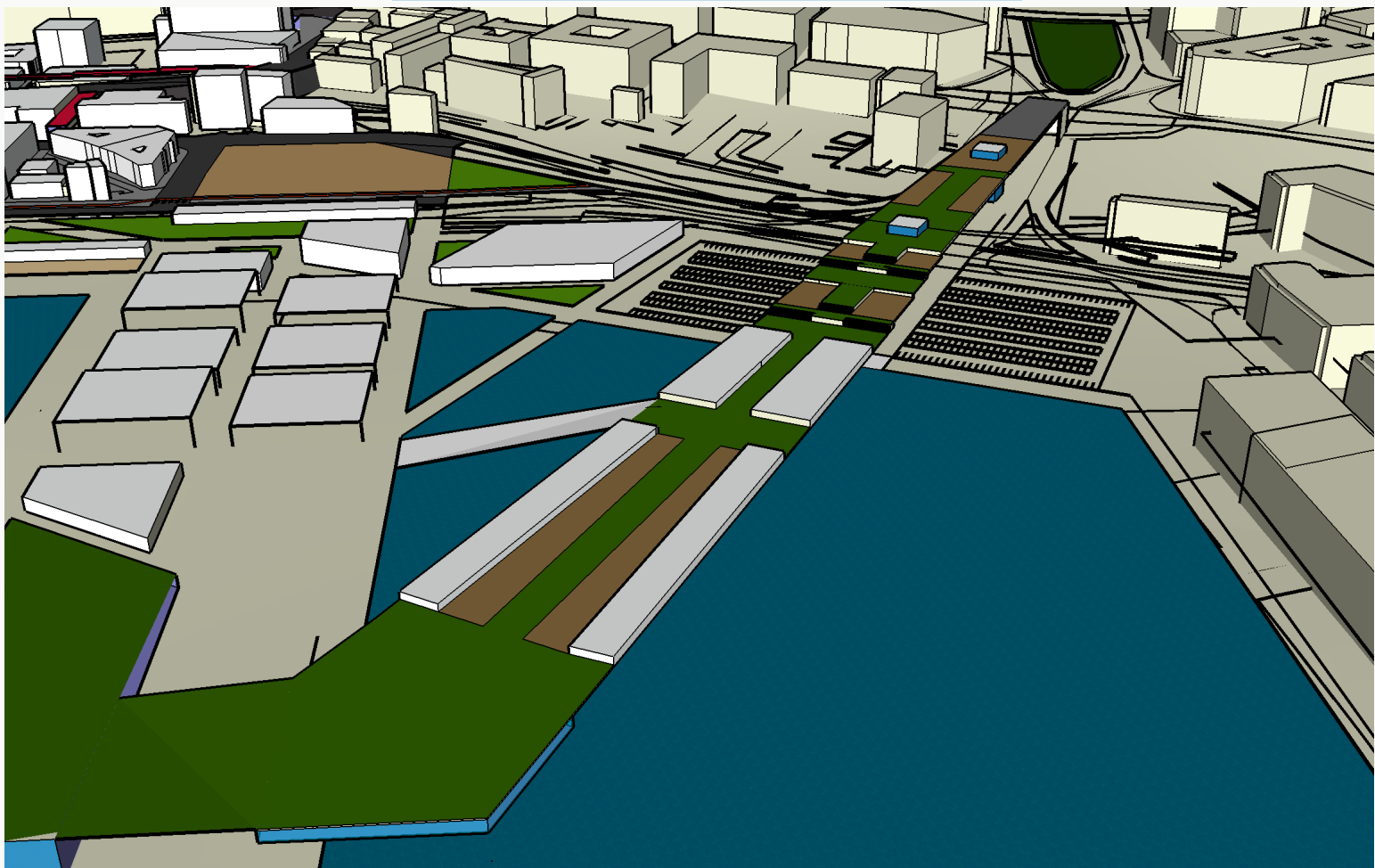
Source : Schéma réalisé par Mlle.BOUCENNA.C

SIMULATION DU PROJET :

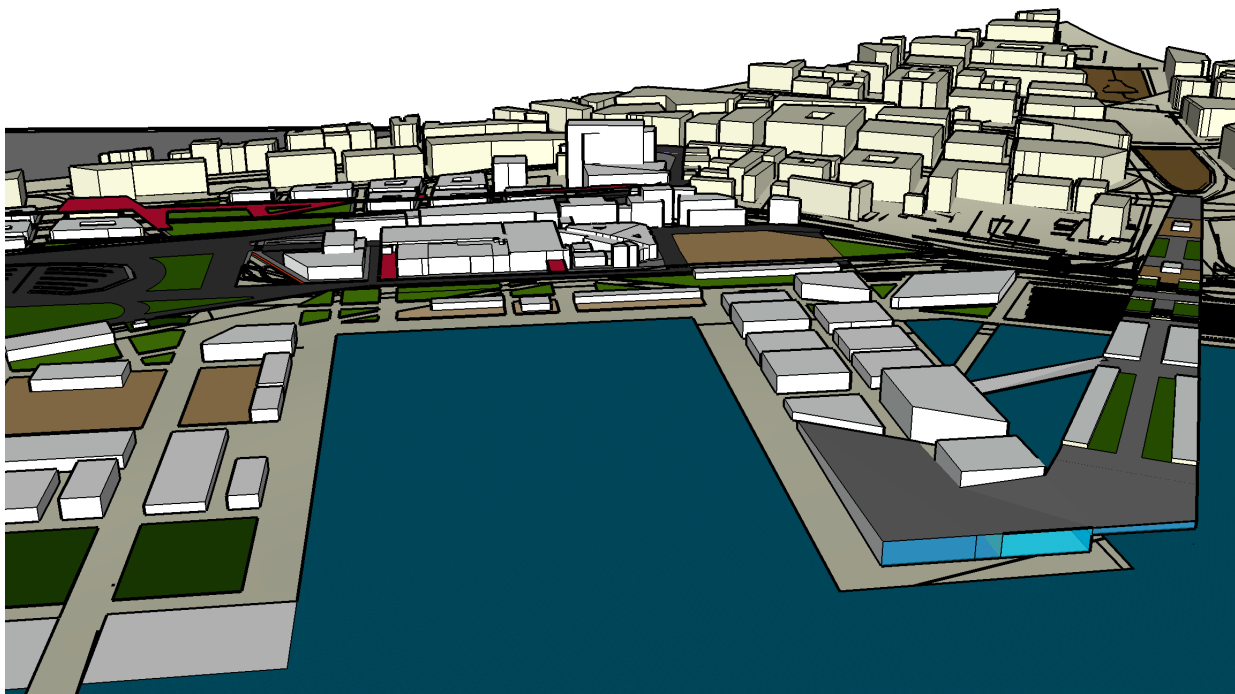
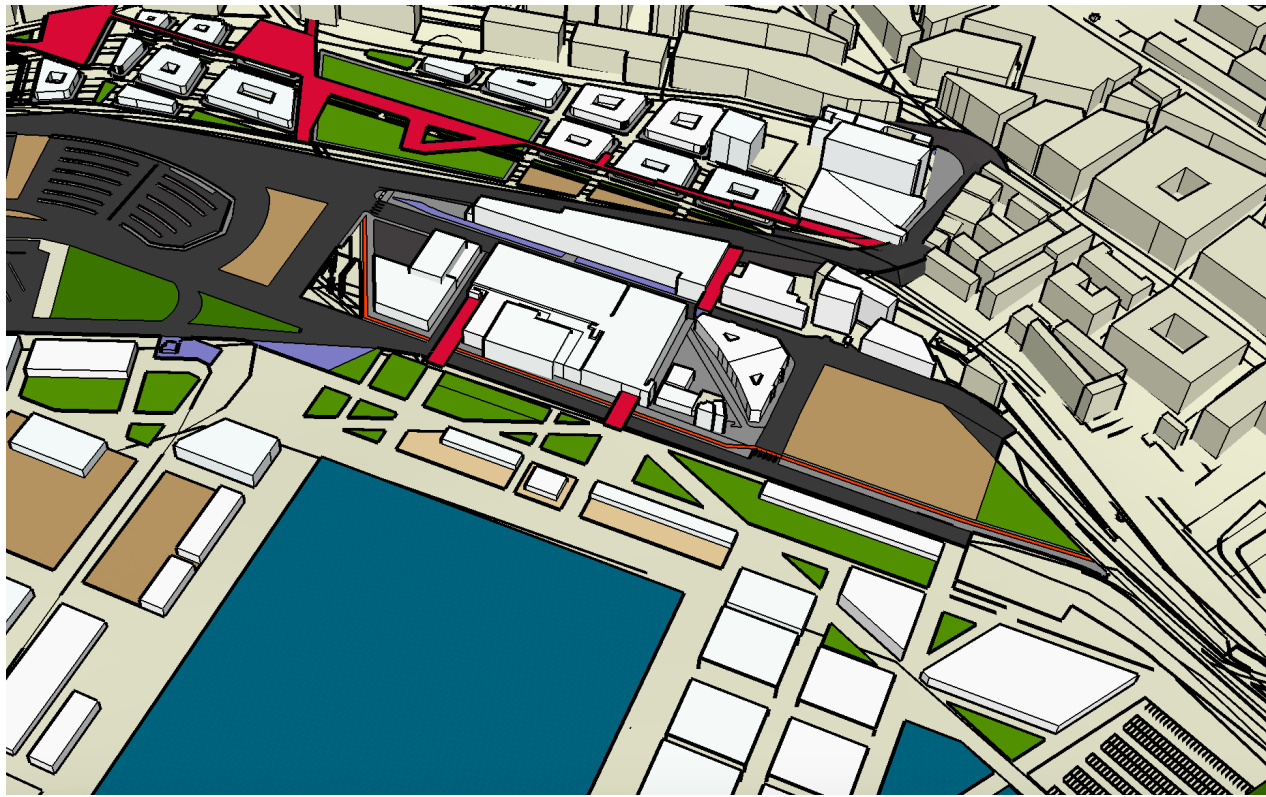
Les terrasses du port (la passerelle) :

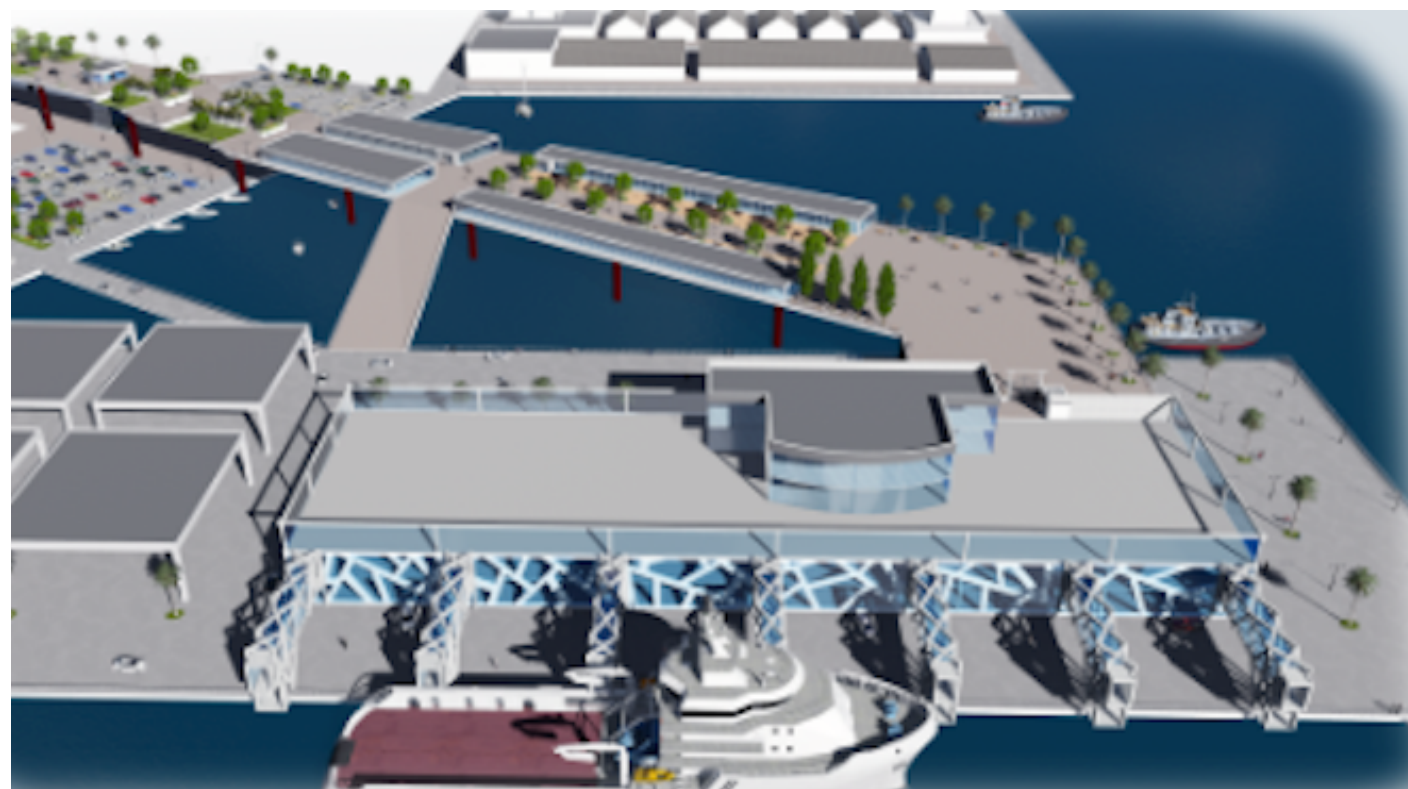
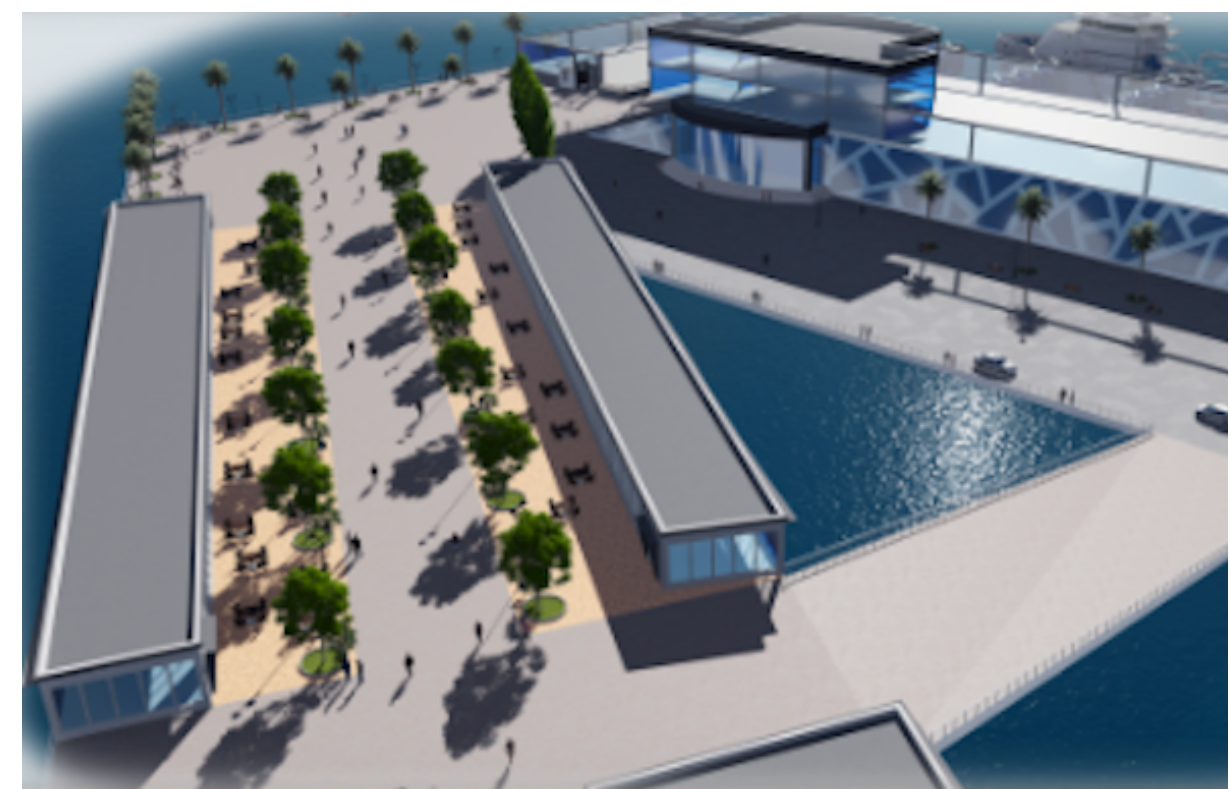
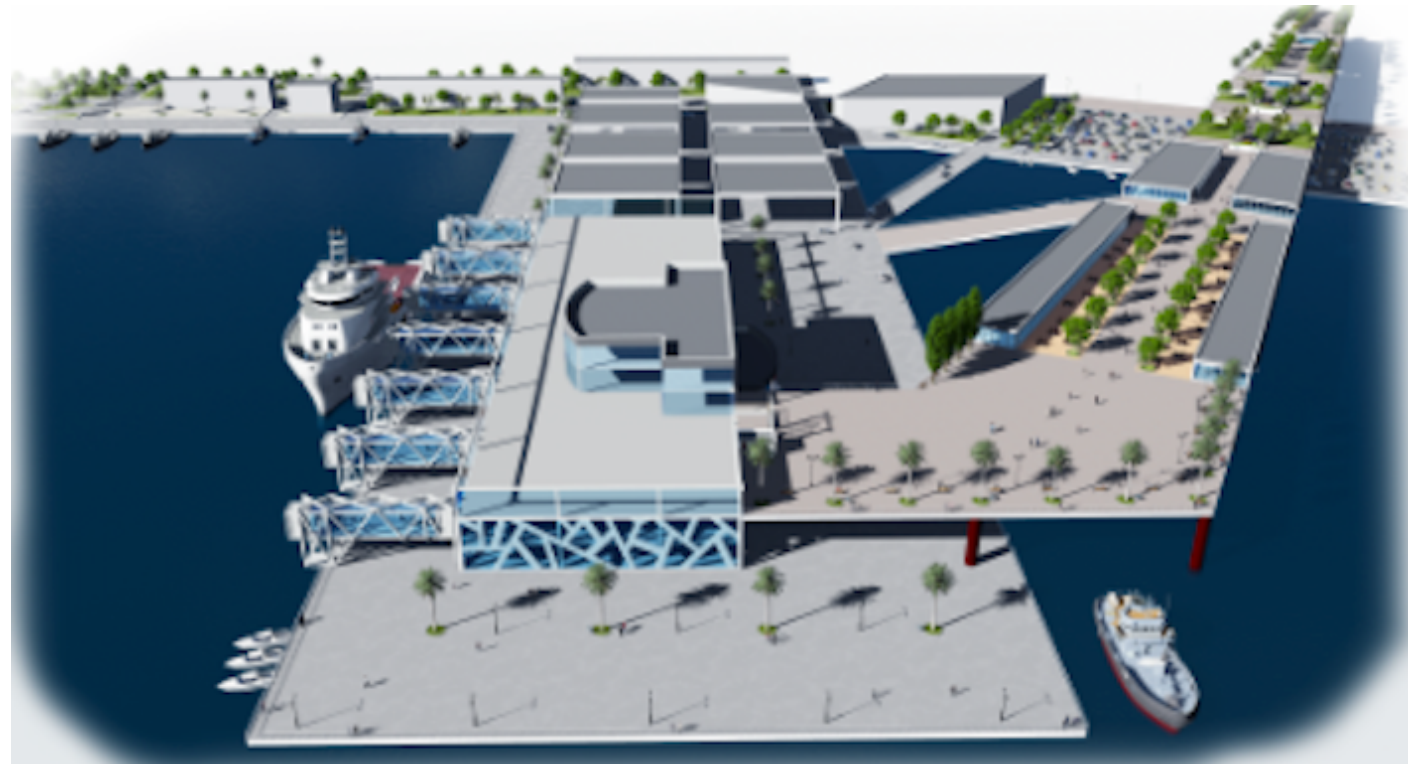
Les piétons seront invités à emprunter une passerelle paysagère située sur la continuité de l'axe de la coulée verte menant au projet. Des le début du projet était notre intention première a l'intérieur de la jetée du port désirant de crée un espace soulignant la richesse du lieu tout en proposant une esplanade, un lieu de détente et un espace que les peuvent s'appropriier ,ce parcours piétonnier viendra donc compléter le réseau des espaces publics aménagé dans le cadre de la requalification de l'interface ville/port.

FIGURE 24 : ESQUISSES ET PRINCIPES DE LA PASSERELLES



Source : Mosaïque réalisé par Mlle.BOUCENNA.C





LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Vue panoramique de la baie d'Alger illustrant toute sa beauté	02
Figure 2 : Vue sur la casbah, noyau historique de la ville.....	02
Figure 2 : Exemple de patrimoine architecturale de la ville.....	02
Figure 4 : Carte situation régionale et locale d'Alger	03
Figure 5: Carte démontrant l'accessibilité au niveau d'Alger.....	03
Figure 6: Carte démontrant la mobilité, le périmètre urbain et les permanences d'Alger.....	04
Figure 7: Carte d'Alger démontrant les traits de coupe.....	05
Figure 8 : Modélisation numérique du relief de la vallée d'Alger.....	05
Figure 9 : Profil réalisé au niveau du quartier de la marine à Alger.....	05
Figure 10 : Profil réalisé au niveau de la gare d'agha à Alger.....	05
figure 14: Carte démontrant les différentes situation de la baie d'Alger.....	09
figure 15 : Atouts, faiblesses, potentialités et menaces de la baie d'Alger.....	10
figure 16 : Regroupement des infrastructures de transports	15
figure 17 : Les deux axes composant de la gare maritime	15
figure 18 : Coupe schématique sur le projet	16
figure 19 : Implantation du projet suivant l'horizontalité.....	16
figure 20 : Schéma d'imbrication des deux projets.....	17
figure 21 : Circulation horizontale du projet.....	17
figure 22 : Jeux de transparence dans le volume.....	17
figure 23 : Distribution du programme sur le plan horizontal et vertical.....	18
figure 24 : Esquisses et principes de la passerelles.....	19