



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

## UNIVERSITE SAAD DAHLEB BLIDA 1

Institut d'architecture et d'urbanisme

### Mémoire de master

Discipline : architecture

Option : *A*rchitecture en *Z*one *U*rbaine *L*ittorale *AZUL*

Thème :

### ***L'AMENAGEMENT DES ZONES POURTUIARE POUR UNE MEILLEURE HARMONIE VILLE / PORT***

Présenté et soutenu par :

Adel LECHEHEB

Hassan MALEK

Sous la direction de :

M. Yousef ICHEBOUBENE

Architecte/docteur en urbanisme. Maitre de conférences

Melle . Samia ALLOUN

Année universitaire : 2017/2018

# *INTRODUCTION GÉNÉRALE*

## **Présentation de master en architecture :**

La recherche et l'innovation se mettent au service de cet appel. Appel adressé à des multiples vocations, expertises, professions et pratiques. Parmi celles-ci figure celle de l'architecte. L'architecture - art, métier et discipline à la fois - développe des méthodes, des processus, des idées et des formes anticipatrices de la vie de demain. L'architecte développe des projets à toutes les échelles (bâtiment, quartier, ville, territoire), fondés sur des savoirs et des savoirs-faire enracinés dans la culture et fortement lié à la technologie et à ses évolutions.

Les savoirs et savoirs-faire en architecture et urbanisme ne sont pas seulement développés grâce à la pratique et l'expérience des architectes. Ils sont aussi, et de plus en plus, les produits de la recherche qui, parmi ses multiples formes, constitue avec l'enseignement l'échelon supérieur de l'élaboration et de la transmission des connaissances.

Avant de se lancer dans la phase de mise en œuvre du projet architectural et urbain, architectes Celebrity comme Renzo PIANO (projet de aménagement de front mer de monaco) , Jean NOUVEL (projet urbano-portuaire de marseille France), louvre de abu dhabi) Jean BALLADUR ( projt de la grand motte sud de France) Zaha HADID (aménagement de port de tallinn en Estonie) entamer la phase la plus importante, qui est à la recherche et recueillir le plus grand nombre d'informations sur la nature du projet à travers la mise en place de conférences scientifiques et les débats et les analyses et la discussion des projets de la même idée et le principe Comme l'ont parler l'architecte de renom :

Richard MEIER « *un projet avant d'être un dessin est, un processus c'est-à-dire, un travail de réflexion basé sur la recherche des réponses d'un ensemble de contraintes liées à l'urbanisme, au site, au programme, et au thème, ce qui veut dire qu'il est difficile de dissocier le processus de création future et la phase de programmation car l'ensemble constitue l'acte de créer* »

Jean NOUVEL « *Seule la conscience du contexte et la connaissance du milieu dans lequel il construit peuvent permettre à l'architecte de trouver le sens réel* »

Les champs de la recherche architecturale sont vastes. Ils couvrent tout le spectre de la recherche fondamentale à la recherche appliquée : analyse formelle, histoire, sociologie, anthropologie, modélisation, construction, ambiances, mobilité, infrastructures, transports, analyse du projet, histoire urbaine, sociologie urbaine, etc.

En algerier , les études doctorales s'effectuent au sein des laboratoires de recherche des Ecoles nationales supérieures d'architecture. La durée des études doctorales est officiellement de trois ans. Le travail du doctorant est encadré par un directeur de thèse membre du laboratoire et habilité à diriger des recherches (HDR). Le doctorat est délivré, à la suite d'une soutenance publique, par l'Université algérienne.

## **Présentation de l'optiona Architecture en Zone Urbaine Littorale :**

D'abord, à travers cette option de master nous nous intéressons principalement au rapport site/projet (architecture et environnement). Un bon projet dans ce master et celui qui met en valeur son environnement immédiat tant sur le plan naturel, social, culturel et économique. Nombre d'architectes de renom s'accorde à dire que le rapport site/projet dans la réflexion de tout projet d'architecture et d'urbanisme est nécessaire et important pour une intégration meilleure et judicieuse du projet dans son environnement.

Comme l'ont évoqué nombreux architectes de renom : Jean NOUVEL, «...», chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture. Jean BALLADUR, en parlant de son expérience du projet « la Grande Motte »: ..."Plusieurs conjonctions m'ont amené à faire cela. Pour moi c'est une des grandes leçons de Le Corbusier, que j'ai toujours vu travailler sur les sites, que ce soit à Chandigarh, que ce

soit à Longchamp, c'est un homme qui allait sur place, qui regardait le paysage et qui faisait des croquis.

Etc. L'approche, à savoir la connaissance du site, ses particularités sur le plan social, économique, environnement naturel, etc.

S'avère primordiale au préalable de toute réflexion d'un projet d'architecture et d'urbanisme. Et ce, quel que soit le milieu où nous intervenons – milieu littoral ou en d'autres milieux du littoral.-. Puis, comme site d'études, notre choix s'est porté sur l'espace littoral, car, comme s'accordent à le dire nombreux auteurs, il représente l'espace le plus vulnérable, et particulièrement le milieu le plus complexe, quand il s'agit d'intervenir sur le plan urbanistique et architectural.

De ce fait, nous dirons qu'un étudiant qui réussit à faire un bon projet d'architecture ou d'urbanisme en milieu littoral sera plus à l'aise quand il est appelé à intervenir ailleurs, et ce quelle que soit la thématique du projet – Habitat, équipement en général, projet urbain, ou patrimoine, etc.-. L'autre intérêt, pour le choix de l'espace littoral, est le souhait de mettre en valeur et sauvegarder notre littoral, aujourd'hui avec l'avènement de la pratique touristique dans la société algérienne, particulièrement dans le balnéaire, et voire l'idée de mise en valeur le tourisme de notre littoral.

Il faut dire qu'aujourd'hui les situations décrites par nombreux spécialistes dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, dans notre pays, sont : l'habitat, qui en plus de l'offre qui n'arrive toujours pas à satisfaire la demande, l'architecture, le confort, etc. ne contentent pas. Le patrimoine, particulièrement le patrimoine bâti et urbain qui est souvent peu valorisé, pour ne pas dire à l'abandon. Et plus complexe encore, l'aménagement de notre espace littoral où les deux situations suscitées (l'habitat et le patrimoine) sont plus préoccupantes. Ainsi, l'image de notre littoral est désolante une urbanisation non contrôlée souvent avec des effets indésirables .

Non-respect de la réglementation en vigueur ; empiètement sur des espaces censés être protégés certains espaces n'inspirent que dégoût et sont devenus par les temps répugnants et hostiles à la vie normale-.

AZUL s'inscrit dans la continuité de l'option AZUL (Architecture en Zones urbaines littorales) dans le système classique, créée en 2004/2005 par moi-même, Dr ICHEBOUBENE Youcef, assisté par Mr. HOCINE Mohamed et Mr TABTI Mohamed, tous enseignants à l'Institut d'architecture et d'Urbanisme de l'Université de Blida. Il faut dire que l'option AZUL a pris de l'envol et a donné des résultats satisfaisants.

Pour rappel, certaines idées maîtresses développées autour des grands projets de la ville d'Alger ont été initiées, pensées et développées dans l'option AZUL. Parmi ces idées on peut retenir:

L'aménagement des berges et de l'embouchure de l'Oued El Harrach.

La promenade de la baie reliant l'embouchure de l'Oued El Harrach au quartier d'El Hamma, ainsi que l'aménagement de celui-ci.

La notion de la coulée verte, prenant naissance du monument des martyrs et aboutissant au jardin d'essai.

L'aménagement d'esplanades créant ainsi l'articulation entre la ville et le front de mer.

La restructuration du port d'Alger, voire même son déplacement redonnant l'espace libéré à la ville.- Aménagement d'une gare maritime digne de la capitale, offrant une vitrine aux voyageurs.

Au sein de notre institut d'architecture et d'urbanisme, le thème a fait l'objet de travaux de recherche finalisés au sein d'une équipe de recherche intitulé « le développement urbain dans les petites villes côtières, cas du littoral centre algérien. », projet CNEPRU, n° 0901/02/2004 en 2004/2005. Il a été également le sujet d'une thèse de doctorat en 2ème Post graduation, et de 02 mémoires de magister.

Toutes ces réflexions méritent d'être développées davantage par le biais dudit master AZUL.

Et, le souhait est d'aboutir à des résultats meilleurs et bénéfiques pour l'épanouissement des connaissances de l'étudiant, et voire utiles pour nos architectes/urbanistes dans notre démarche professionnelle.

Certes, à première vue, les intitulés de certaines thématiques développées à travers ce master, comme: «*habitat en milieu littoral*», «*valorisation du patrimoine bâti et urbaine par le tourisme* », «*aménagement urbain pour un développement durable fiable*», «*aménagements touristiques en milieu littoral* », peuvent porter confusion parfois sur le rapport avec l'architecture et l'urbanisme.

Et bien, comme l'enseignement à travers ce master est destiné à former des architectes, l'accent, à travers nos investigations, sera mis essentiellement sur les effets de desdites thématiques sur le plan architectural et urbanistique.

Porteur du master : Dr. Archi. ICHEBOUBENE Youcef, maître de conférences

Notre objectif est d'arriver à identifier des indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique en zones urbaines littorales, particulièrement dans le cas des petites et moyennes villes littorales, à travers leur développement en matière d'organisation et de production du paysage bâti. Nous nous intéresserons à la compréhension de cette magnifique architecture et de ce bel urbanisme d'antan et également à l'identification et l'explication des problèmes que vivent aujourd'hui les villes du littoral en général - petites, moyennes et grandes-, particulièrement sur le plan architectural et urbanistique. Ces indicateurs, sont aujourd'hui probablement peu connus, mais ils seront précieux pour nous les professionnels qui ont les compétences de les traduire dans notre démarche. Nos intentions à travers cela est:

Une identification des indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique en zones urbaines littorales, à travers leur développement en matière d'organisation et de production du paysage bâti.

Une compréhension de cette belle architecture et de ce bel urbanisme d'antan et l'identification des problèmes que vivent aujourd'hui les villes du littoral en général.

Une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral, dans notre manière de produire et d'organiser l'espace bâti.

Une réflexion dans une démarche de développement durable, ceci pour une meilleure protection et une mise en valeur des potentialités de nos espaces littoraux.

Redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique ainsi que la vie agréable dont jouissaient autrefois.

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. Un mémoire de fin d'étude doit reposer sur des fondements théoriques et une méthodologie rigoureuse. C'est donc un travail d'initiation à la recherche ou nous aurons 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 suit :

## INTRODUCTION GÉNÉRALE

### ÉTAT DES CONNAISSANCES

s'ouvrira sur deux sections

***Section 01 : thématique générale* l'aménagement urbain et architecturale en milieu littoral .**

***Section 02 : thématique spécifique* l'aménagement des zones portuaires pour une meilleure harmonie entre la ville et la mer .**

## ANNEXE : PROJET FIN D'ETUDES

## **SECTION 01 : THEMATIQUE GENERALE**

### ***l'aménagement urbain et architectural en milieu littoral .***

Elle sera consacrée a la connaissance sur plan architectural et urbanistique a travers l'histoire de la ville littorale en général , et le cas de la ville littorale algérienne en particulier.

L'accent sera mis sur la compréhension des facteurs a l'origine. Indications si précieuses pour nous architectes et urbanistes dans notre manière de penser nos projets d'architecture ou d'aménagements urbains en général.

Cette recherche sera basée sur la lecture d'ouvrages(livres,mémoires,thèses,...) ayant traité le thème de l'aménagement du littoral et sur l'étude et analyse d'exemples d'aménagements architecturaux et urbains en milieu littoral ,déjà réalisés ou encore de projets de renom en cours.

Le but de cette recherche est de compléter nos connaissances sur les villes littorales particulièrement sur le plan architectural et urbanistique. Elle sera consacrée à l'identification des indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique des villes littorales. Indicateurs si précieux dans notre manière d'agir en tant qu'architectes/urbanistes.

« L'architecture est aujourd'hui comme, une formulation, un opérateur, un inventeur de relation. Le jeu de l'architecture n'est ni la fonction (l'usage), ni la forme (style), ni même toute adéquation entre fonction et forme, mais plutôt l'ensemble des combinaisons et permutations possibles entre différentes catégories d'analyses : espace, mouvement, événement, technique, symbole. L'architecture ce n'est pas composer, ou faire la synthèse des contraintes, mais c'est combiner, permuter, se mettre en relation, de façon manifeste ou secrète. »

Les comportements humains surgissent en répondant à l'interaction avec l'environnement qui l'entoure. L'architecture doit signifier cette interaction en intégrant l'homme dans son cadre naturel, ce dernier n'habite pas uniquement dans un lieu mais il y vit aussi, de ce fait il nous arrive de trouver des lieux aussi vivants que l'homme qui y habite, animés par les places, les esplanades et les équipements publics...

Le littoral reste le milieu le plus attractif, il bénéficie d'une image favorable liée à la présence de la mer, et un milieu convoité par la population et les richesses naturelles.

Le littorale est un espace qui revêt des caractéristiques physiques, environnementales, socio-économiques, géostratégiques et patrimoniales très variées. Cet écosystème riche est aujourd'hui de plus en plus désiré, voire convoité partagé. Sa richesse a engendré des activités multiples et a suscité des intérêts souvent contradictoires, et génère des conflits d'usage et des dysfonctionnements effectués, et qui ont affaibli, voire brisé l'équation de l'écosystème. Il en résulte une grande réflexion sur les enjeux liés à l'environnement littoral.

En effet, Les zones littorales représentent à la fois un terrain essentiel d'activités humaines et économiques, mais aussi un potentiel vital de ressources naturelles que nous devons protéger.

## 1. Présentation de l'urbanisme et l'architecture des villes littoral :

« La mer est un élément capital pour la connaissance des peuples. La mer modèle les mœurs comme elle fait les rivages, tout les peuples marins ont du caprice sinon de la folie dans l'âme » .

La ville littorale a travers son emplacement spécifique, point de contact terre et mer présente des particularités architecturales et urbanistiques qu'on ne trouve pas dans les autres villes d'intérieurs le rapport site ville devient de plus en plus complexe et influent pour la production urbaine et architecturale, la grande ville littorale a toujours présenté un laboratoire en matière de production architecturale et d'urbanistique .

**Figure 01 :** métropoles des villes littoral cas de bassin méditerranéenne



Un ensemble des grands villes littorales.  
01 : la capitale de l'algerie ( alger ) .

Ph.05

02 : le metropol de marseille en France . 03 :  
la prencepete de monaco en France . 04 : la  
ville de barcolon en Espagne.  
05 : la ville de venise en Italie.





## Cas général

Nous commencerons une première approche purement théorique ou nous allons nous intéresser en particulier dans les villes méditerranéennes occidentales de manière à tenir sur les mêmes caractéristiques culturelles et climatiques et notre attachement au patrimoine historique et culturel.

### 1.1. présentation de l'urbanisme littoral :

La proximité de la mer comme un élément majeur et une composante physique essentielle, apporte à l'architecture et l'urbanisme de la ville littorale un ensemble de particularités qui la différencient des modèles architecturaux et urbanistiques courants, ce qui a rendu de littoral un espace attractif pour l'installation, et pour cela les civilisations anciennes ont fait de ces zones des assiettes pour leurs villes, et jusqu'à nos jours le littoral reste toujours la zone la plus convoitée.

#### 1.1.1. développement des villes littorales :

##### A/ développement parallèle à la mer:

C'est le cas le plus courant, où la ville se développe parallèlement à la mer qui est l'élément majeur. La mer oriente les bâtis, détermine les axes urbains et les angles de vue, et articule les parcelles, en reconstituant des axes bien marqués avec des boulevards et des avenues.

La ville se développe parallèlement à la mer cependant à l'hypothèse de l'influence de la visibilité de la mer sur l'urbanisation du littoral, la présence des obstacles (chaîne des montagnes, préservation des terrains agricoles et les forêts, la morphologie agressive) qui empêchent la ville de se développer parallèlement à la mer.

**Figure 02 :** des exemples de développement parallèle à la mer



Les photos montrent un ensemble de villes littorales qui ont un développement parallèle à la mer.

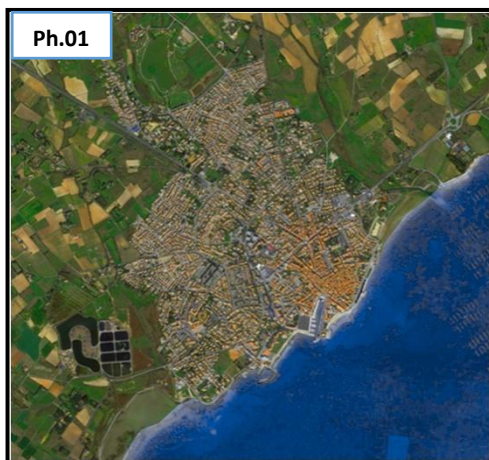
01: La ville de Korcula « Croatie » a un développement parallèlement à la mer pour préserver la forêt et garder le contact avec cet élément majeur ( la mer ) 02: la ville de sainte pierre située au sud de France s'est développée parallèlement à la mer pour protéger les terrains agricoles. 03 la ville de Monaco au sud de France a un développement parallèle à cause de la chaîne des montagnes et pour garder le contact avec la mer .

## B/ développement perpendiculaire à la mer:

Les villes se développent perpendiculairement à la mer dans le cas de présence d'une contrainte physique ou naturelle on cite « les forêts, les cours d'eau, les terrains agricoles ...etc. ».

Et c'est le type de développement le plus courant dans les sites accidentés. Ce développement donne à la ville une meilleure protection contre les effets de l'humidité, le vent. Cependant la présence des obstacles peut empêcher la ville de se développer perpendiculairement .tels que : éléments naturels (les cours d'eau, les montagnes ,forets,rochers), ainsi la présence de certaines zones comme les zones militaires, les sites protégés et la présence des terres agricoles peut réorienter l'urbanisation des villes littorales.

**Figure 03** : des exemples de développement perpendiculaire à la mer



Les photos montrent un ensemble des villes littorales qui ont un développement perpendiculaire à la mer. 01: la ville de Mèze située au sud de France a connu Un développement perpendiculaire a la mer pour préserver les terrains agricoles le même cas de la ville Emporia Brava « Espagne ». 02: et une autre raison qui est la présence d'un cours d'eau. 03: Positano, Italie 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 exposées 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 globale sur le paysage maritime



### C- developement tantaculaire :

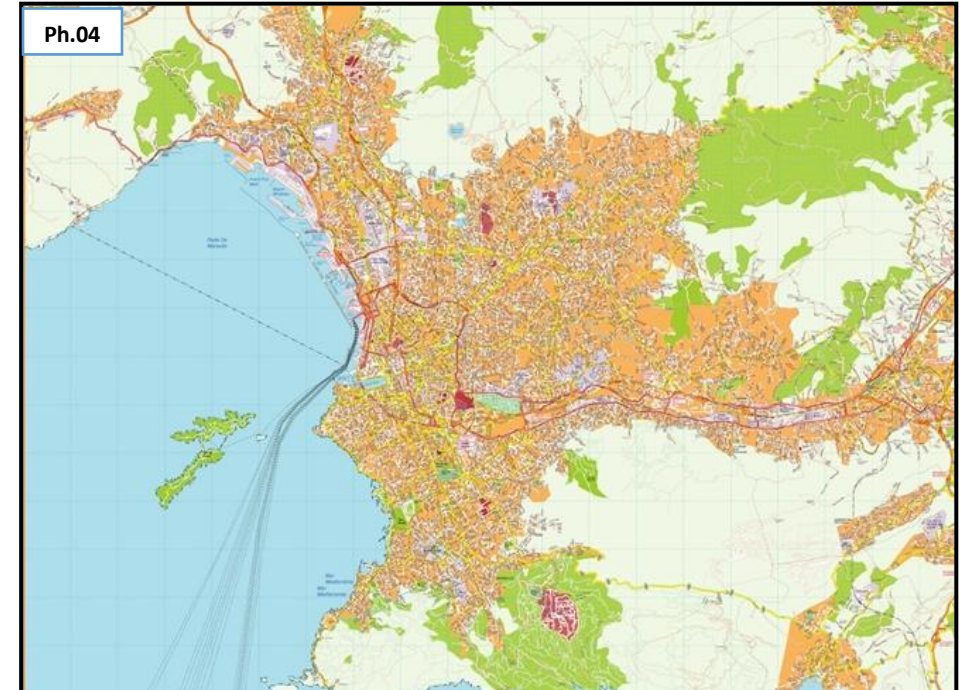
Ces villes à l'origine étaient soumises à une planification urbaine parallèle ou perpendiculaire à la mer mais lors de leur évolution, elles ont été heurtées à un obstacle naturel (cours d'eau, terres agricoles, montagnes) et artificielle (les routes des barrages ...) ce qui a engendré l'apparition de plusieurs pôles de développement et donner cette structuration si particulière sous forme satellitaire.

Cependant la présence des obstacles peut empêcher la ville de se développer ou changer de direction (développement de la ville dans les deux sens), tels que : éléments naturels (les cours d'eau, les montagnes ,forets,rochers), ainsi la présence de certaines zones comme les zones militaires, les sites protégés et la présence des terres agricoles peut réorienter l'urbanisation des villes littorales.

**Figure 04:** Des exemples de développement tantaculaire .



Les photos mntrent un ensemble des villes littorales qui ont un développement satellitaire. 01: la ville de Marseille (1888) au sud de France a développement perpenduculaire à la mer tout au tour de vieux port (raison economiques) et après la ville s'est développée au sud dans le but de protégé de vents (photo 02) après la ville s'est développée au parallèle a l'infrastructure pourtuiare photo 03 (raison economiques) après la ville s'est développée dans tous les directions par rapport à la mer à cause da forte urbanisation . 05: la ville de Tanger au Maroc née d'un port commercial de l'époque phénicienne la ville s'est développée parallèlement a la mer au début et avec le temps la ville s'est développée dans tous les directions , à cause des contraintes naturelles « la montagne et le cours d'eau »et artificielles « extension de port ».



## D.Nouvelle tendance de developpemenet :

Après l'évolution technologique ( matériaux, méthodes techniques ... ) l'aménagement sur mer ( l'étalment sur mer ou les îles flottante ) et le developpement vertical est devenu la tendance la plus courante pour le développement de certaines villes littorales Au but de régler le problème du foncier et la densité urbaine, et comme une meilleure solution de réaliser le rêve de vivre pied à l'eau et par fois pour préserver les terrains agricoles pour donner à la ville une deuxième activité.

**Figure 05:** des exemples de developpement vertical



Les phoros montre Un ensemble des villes littorales qui connu un devleppement vertical comme un moyen de réglé le problem de la densité urbain et et comme une eilleure solution de Réaliser le rêve de vivre pied à l'eau. Photo

01 : la ville de benidrom en espagne , photo 02 la ville de monaco en France , photo 03 :

la ville de barcelone en espagne avec loure celabre tour de jean nouvel. photo 04 : le tour de la ville de marseille en France cree par zaha hadid et 3 tour de jean nouvel de gauche a droite. .

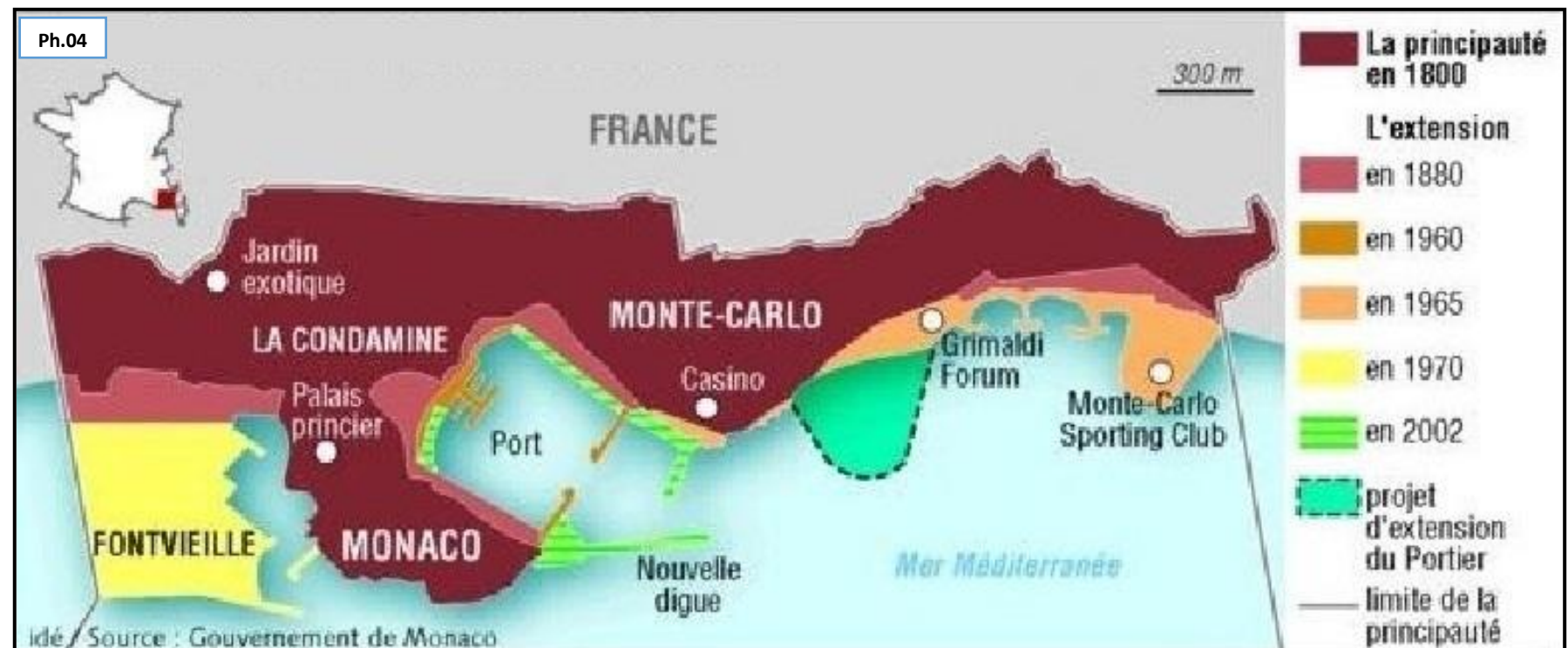


Figure 06: des exemples de l'étalement sur mer



Les phoros montrent un ensemble des villes littorales dont l'étalement sur mer a été comme un moyen de développement.

01:Le développement de la ville de Bejaia est caractérisée par l'étalement sur mer pour Protéger les terrains agricoles et pour donner à la ville une deuxième activité qui est L'activité portuaire .02 : Le développement de la ville de Tel Aviv -Israël est caractérisée par l'étalement sur mer pour se tenir l'image touristique de la ville par la création des îles touristiques au milieu de la mer 03: Le développement de ville de Grau de Roi au sud e France pour se tenir l'activité de pêche et crée des nouveaux espaces de loisirs pour la ville.04: le développement de la ville de Monaco à travers l'histoire les précédentes civilisations ont choisi l'étalement sur mer comme une meilleure solution « d'après l'architecte Renzo Piano » pour régler le problème de la densité urbaine et réaliser le rêve de vivre pied sur l'eau pour le peuple de la ville. 05 , 06 : l'une des extensions de la ville qui répond au besoin de la population sans négliger l'aspect de l'environnement et des vivants par étudier la vie sou marine et la création des espaces pour rendre à la ville son paysage méditerranéen



### 1.1.2. Aménagements urbains spécifiques :

Les aménagements urbains de littoral sont les mêmes dans les villes mais ne contiennent pas les mêmes caractéristiques Jean NOUVEL, «..., chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture » la présence de la mer indique l'orientation, l'implantation et la forme de ces aménagements.

Le développement des villes littorales a donné naissance à des percées qui assurent le contact visuel entre la ville et la mer, mais aussi un contact physique mis en avant par l'édification des ruelles, boulevards et des axes mécaniques, elles aboutissent généralement sur des places, et des terrasses aménagées qui donnent sur la mer, les percées ont également un rôle de ventilation lors de l'extension de la ville.

Dans les villes littorales on trouve que l'espace public domine l'espace privé ; exemples des placettes ; des promenades, corniches piétonnes.

Ces espaces sont créés pour avoir une ouverture sur la mer, aussi découlent de nos pratiques sociales en donnant une forme à notre manière de vivre

**Figure 07:** l'aménagement des percées dans les villes littorales



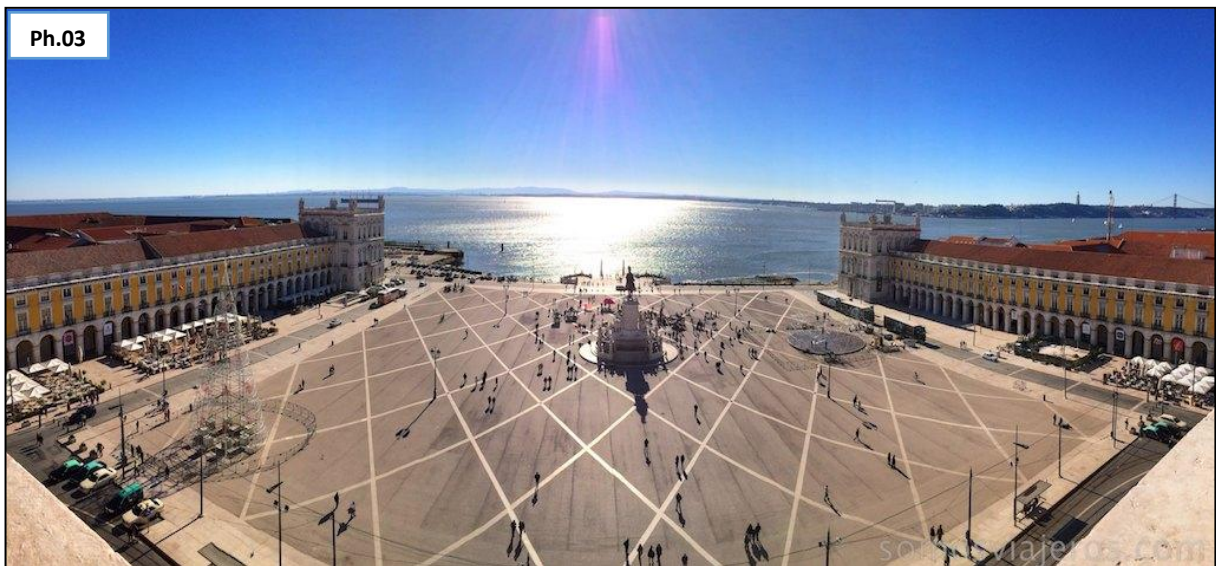
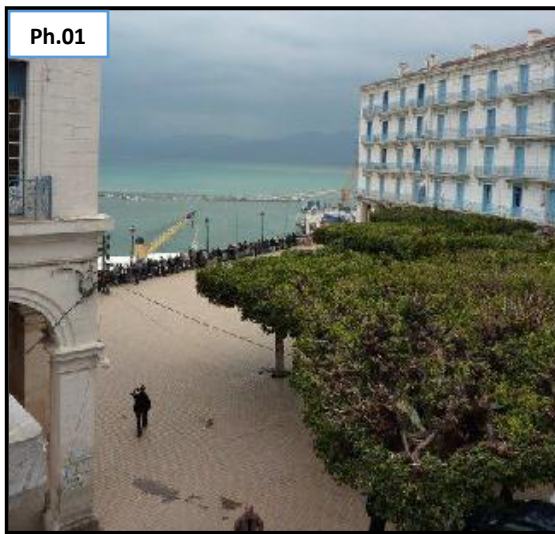
Les photos montrent les aménagements spécifiques de la ville littorale. 01: la ville de Marseille et ces Percées aménagées comme un Boulevard se percée articule la ville avec le port de plaisance qui est aménagé comme un espace de loisirs 02: les Percées de la ville d'Alger

A-percée Tafourah à Alger aménagée comme un espace vert.

B-percée d'Hamma aménagée comme jardin ouverte sur la mer.

03: la percée de la ville de Skikda aménagée comme un Boulevard reliant le centre-ville et le port de la ville. 04: la percée de la ville de Barcelone aménagée comme une avenue qui articule la ville avec son front de mer.

**Figure 08:** l'aménagement des balcons et des terrasses



Les photos montre des balcons urbains aménagés de différents types, couvertes non couvertes, permettant les regroupements, les rencontres et les échanges culturels, comme elles offrent une vue sur la mer..

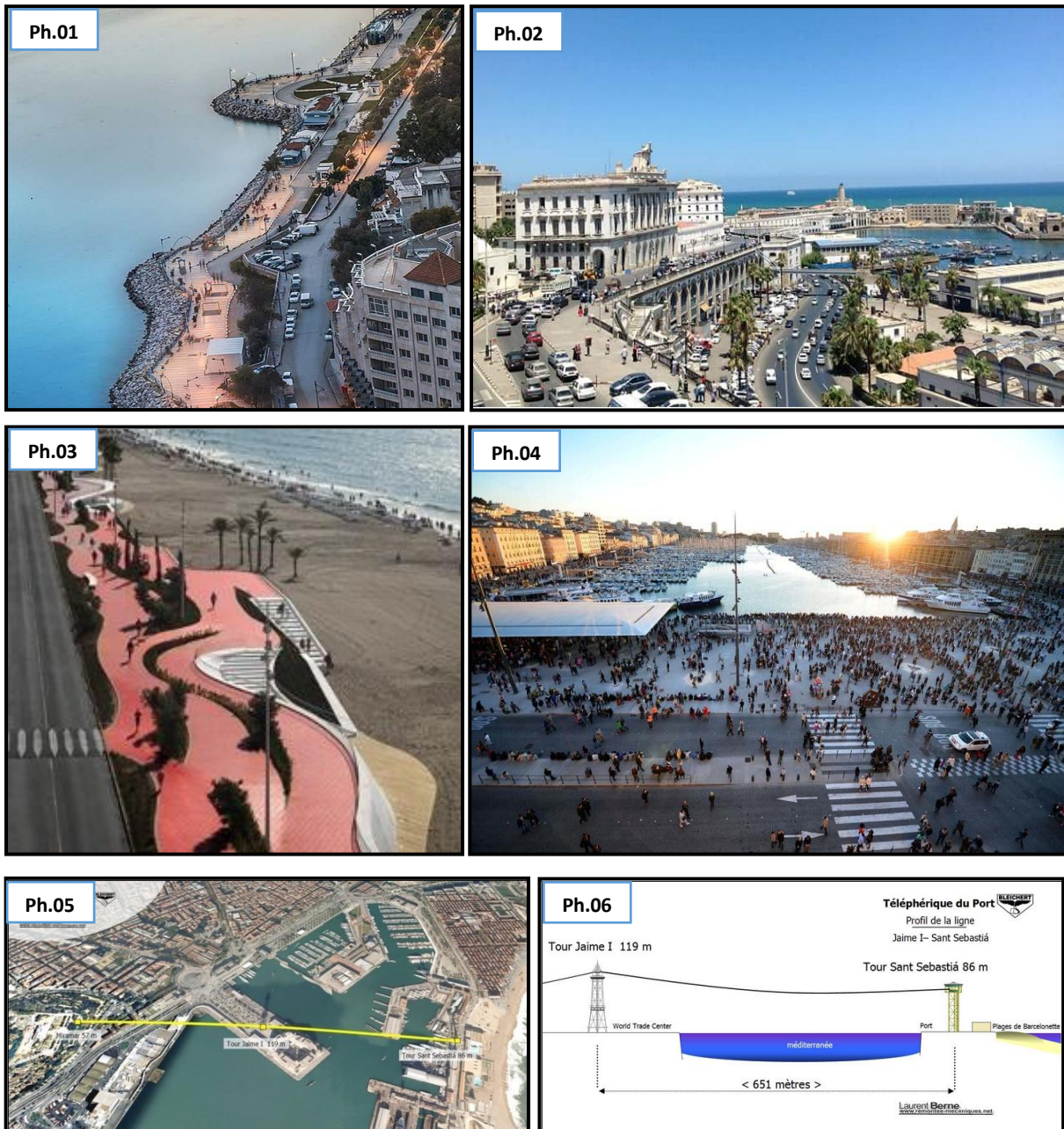


01: la place geydon à Bejaia un balcon donnant sur la baie de Bejaia .02: la place des martyres à Alger un balcon urbain avec une vue panoramique sur toute la baie d'Alger. 03 : un balcon urbain avec une vue

panoramique sur la mer a lechbon Portugal 04 : un balcon sur les hauteurs de la ville de Dubrovnik aux Croatie.



**Figure 09:** L'aménagement des promenades maritime.



Les photos montrent une autre forme d'aménagement de la ville littorale, les promenades de front de mer un espace crée pour avoir une ouverture sur la mer, aussi découlent de nos pratiques sociales en donnant une forme à notre manière de vivre.

01: la brise. Un aménagement dédié aux populations de Bejaia, aménagé par des espaces vert et, aire de jeux et de consommation orienté vers la mer et. 02: la promenade de Cheguevara à Alger qui donne sur le port avec une vue sur la baie d'Alger. 03 la promenade de Benidorm avec des formes assez uniques et spéciales paremtra une meilleure harmonie entre la ville et la mer. 04: l'aménagement de promenade au niveau de porte de plaisance dans la ville de Marseille aménagé par des larges surface de detentes et loisirs et des grandes restaurants. 05: un téléphérique a la ville de Barcelone qui reliee trois points de la ville le centre-ville la gare maritime et le front de mer. 06: une coupe sur le front de mer montre les déférentes stations de téléphériques

## 1.2. Présentation de l'architecture littoral :

L'architecture des villes littorales est spécifique et reflète l'image d'une vitrine du pays, ces villes sont qualifiées comme un laboratoire d'innovation en matière et production architectural.

Elle se caractérise par:

### 1.2.1. L'orientation et l'implantation des bâtiments :

la mer est l'élément majeur dans les zones littorales, et pour mieux profiter de la vue sur mer , l'implantation des bâtiments doit toujours prendre en considération l'orientation vers cet élément et orienter le maximum de façades vers la direction de la mer .

L'architecture en zone littorale caractérisée par: la forme et la volumétrie de ses constructions, le traitement des façades avec l'utilisation des matériaux de construction qui sont très particuliers à cause des qualités spécifiques du littoral,(on donne plus d'importance à l'espace extérieur que l'espace intérieur) l'espace accessoire (balcons, terrasses, jardins, etc.) .

**Figure 10** : L'orientation des bâtis dans la ville littorale



Ph.01



Ph.02

Les photos montrent des bâtis et des infrastructures touristiques orientées vers la mer pour mieux profiter et gagner une vue sur mer et profiter de l'ensoleillement .

01: un musée océanographique de Monaco -France inauguré en 1910 par l'architecte Paul Delefortrie .02: un complexe touristique réalisé en 1969 par l'architecte André Minangoy à Marina baie -Espagne . 03 :L'hôtel de Kenzi Solazur réalisé par Khoumsi Walid à Tanger au Maroc avec des façades orienté vers la mer.



Ph.03

**Figure 11:** Exemples des façades maritime



Les photos montrent des façades maritimes des villes littorales orientées vers la mer .pour gagner une vue sur mer et c'est la vitrine de la ville depuis la mer.

01: la ville de Monaco au sud de France. 02: la ville de Benidorm sur la côte nord de Méditerranée .03: la ville de Santa Cruz au sud de l'Espagne .04: la ville de Bejaia au nord de l'Algérie. 05 : la capitale d'Algérie (Alger) un vue sur la facade maritime le boulevard de l'imperatrice .

### **1.2.2. La forme et la volumétrie :**

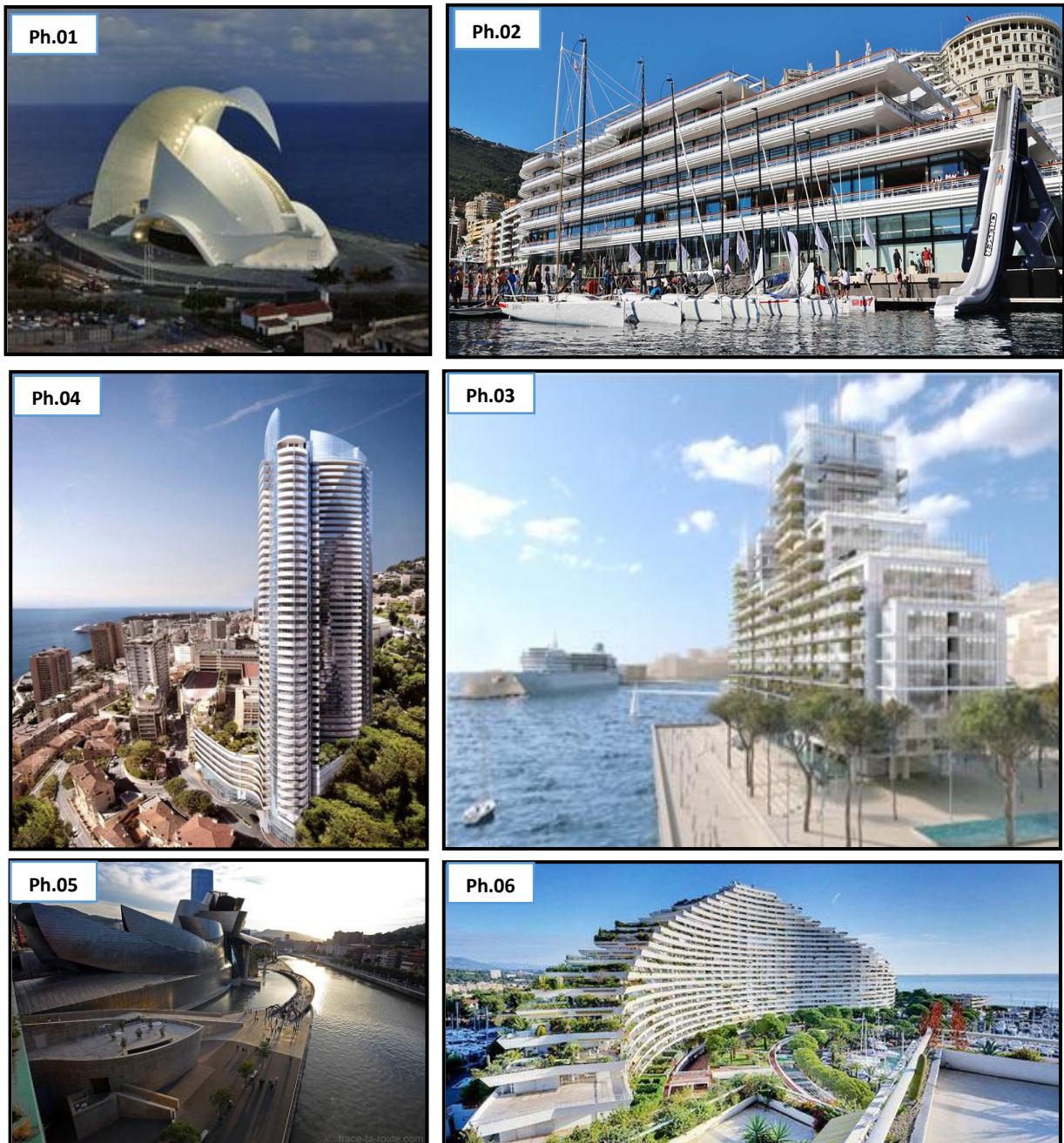
Les villes littorales vue leur position de contact entre terre et mer, présente la vitrine du pays, elles sont caractérisées par une architecture spécifique au bord de la mer.

Nombre d'architectes qui ont marqué la production architecturale en zones urbaines littorales, à travers leur manière de production du paysage bâti.

Renvoie à un volume qui n'est pas simplement défini par sa configuration géométrique (composition de figures simples: cube, pyramide, sphère...)

mais aussi par des propriétés visuelles et sa métaphore sont surtout le rapport à l'environnement

**Figure 12 : des projets phares au bord de la mer**



Les photos montrent les différentes formes de bâtis. Utilisation des formes dynamiques éclatées et inspirées de la mer, et que la ville littorale est un laboratoire pour les architectes. .

01: l'auditorium de la ville de Tenerife conçu par l'architecte Calatrava sous la forme d'un coquillage en 2008, Tenerife Espagne. 02: le yacht-club à Monaco France un bâtiment sous la forme d'un bateau sur le front de mer de la ville conçu par Norman Foster en 2007. 03: le bâtiment flottant conçu par Renzo Piano à Monaco France un bâti surélevé pour garder le contact avec la mer débute de réalisation 2016, la fin de projet en 2025. 04: la tour Opéra une tour résidentielle l'une des œuvres de Giralda à Monaco France en 2015 est classée comme le plus cher bâtiment au monde, c'est le symbole de la principauté de Monaco. 05 : Le musée Guggenheim de Bilbao situé à Bilbao Espagne, la structure innovante du bâtiment a été dessinée par Frank Gehry

dans le style qui l'a rendu célèbre . 06 : Marina baie, Côte d'Azur Espagne un complexe touristique réalisé en 1969 par l'architecte André Minangoy on voit les différents traitements de façades.

**Figure 13 :** le paysage architectural des stations balnéaires



Les photos montrent des exemples des stations balnéaires avec son architecture très unique .et Ses formes dynamiques, inspirées de la mer et de littoral ces stations étaient une tendance dans les années 60-70 pour accueillir les touristes .

01 : Grau du roi au sud de France une station balnéaire conçue par l'architecte Jean Badot. Fin de réalisation 1968 02: un hôtel au grau du roi avec une forme d'une pyramide pour résister les vents et permettre d'avoir plusieurs terrasses. 03 : Utilisation des formes pyramidale pour profiter de l' ensoleillement et des terrasses et vue sur la mer complexe touristique Marina Baie des Anges en Espagne



04: Un complexe touristique dans la ville du Cap-d'Agde au sud de France début de réalisation 1970.

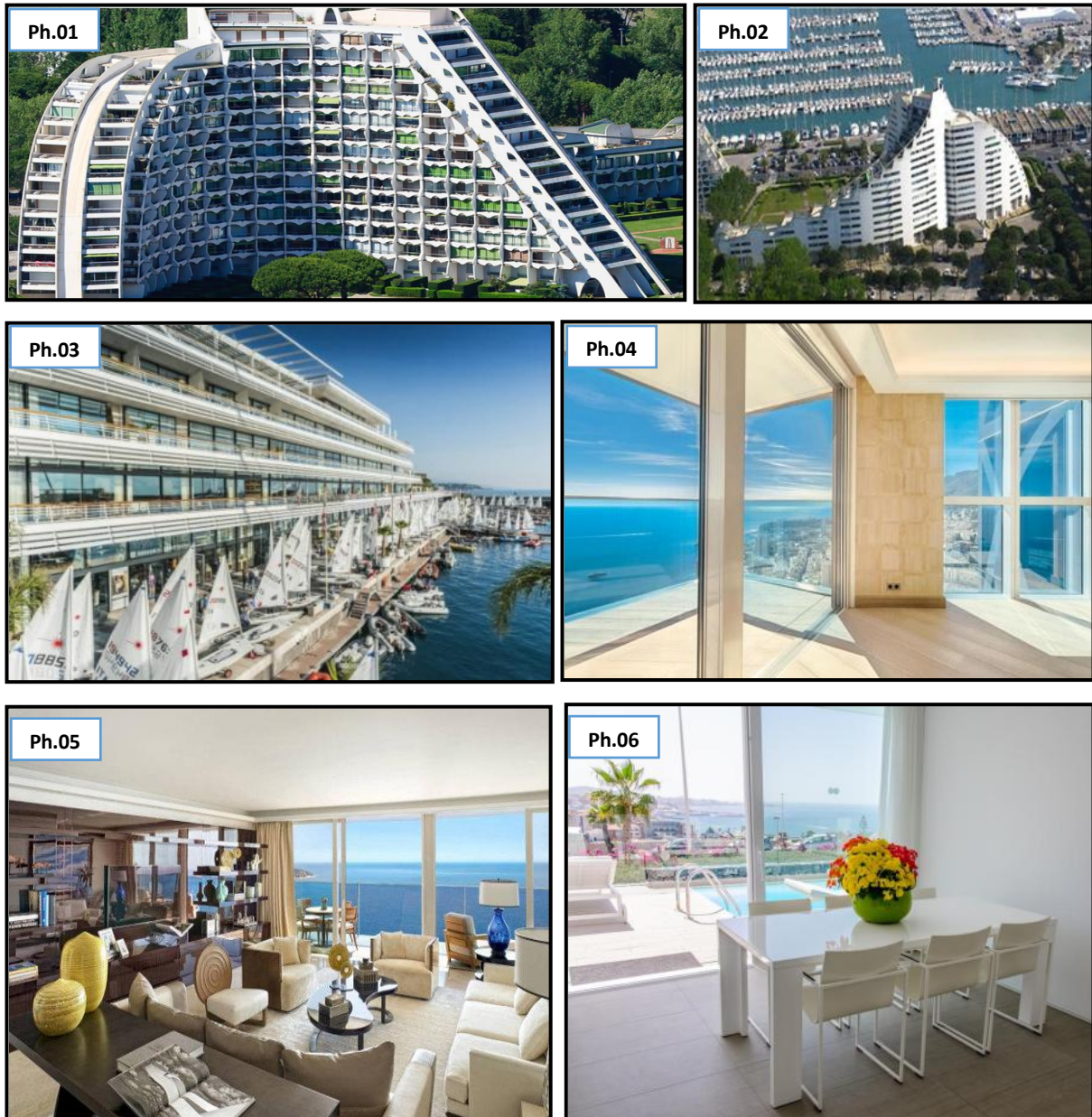
### 1.2.3. Les traitements des façades :

Des façades avec un jeu de décrochements dans la volumétrie, afin d'assurer un certain confort (aération, ventilation, éclairage naturel) à l'intérieur des bâtis.

Afin de résoudre la contradiction entre vents dominants et vus sur la mer ainsi que le confort d'été, les constructions au bord de la mer doivent être dotées:

De diverses formes géométriques (formes dégradés, courbée...) ainsi que des formes qui se basent sur les métaphores. Démasques architecturaux ou protection fixes : les flancs les auvents, les loggias ...etc.

**Figure 14** : les traitements des façades



Les photos montrent le traitement des façades des bâtis dans les villes littorales, où les grandes fenêtres sont orientées vers la mer. Et les façades postérieures sont percées par des petites fenêtres. Utilisation des grandes ouvertures ou des mur-rideau pour mieux profiter de la vue sur l'extérieur, et aussi profiter de l'éclairage naturel, et aérer les espaces intérieurs.

01: un Hôtel à la Grande Motte avec des façades orientées vers la mer et des grandes ouvertures pour mieux profiter de la vue sur mer. 02: des façades postérieures avec des petites fenêtres, la ville de la Grande Motte. 03: le bâti de yacht club à Monaco, avec ces ouvertures complètement en verre pour garder toujours le contact avec la mer. 04.05. utilisation des murs en verre pour profiter de l'éclairage naturel et de la vue sur mer.

Peut-être couvert ou non, permet le regroupement, l'échange, comme elle offre une vue sur l'extérieur et sur la mer. On donne plus d'importance à l'espace extérieur que l'espace intérieur.

**Figure 15** : l'aménagement des terrasses et des balcons



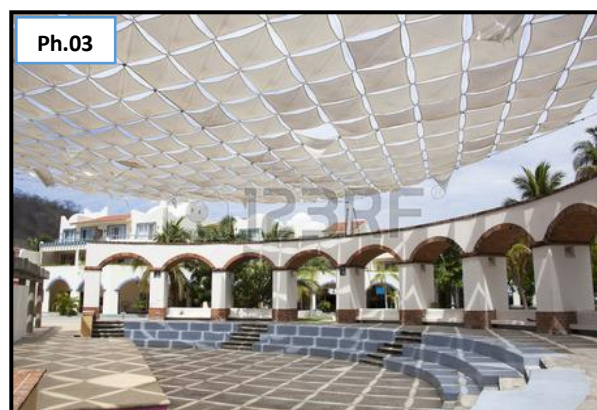
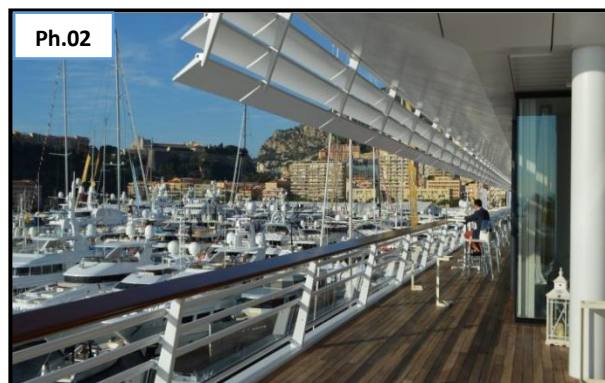
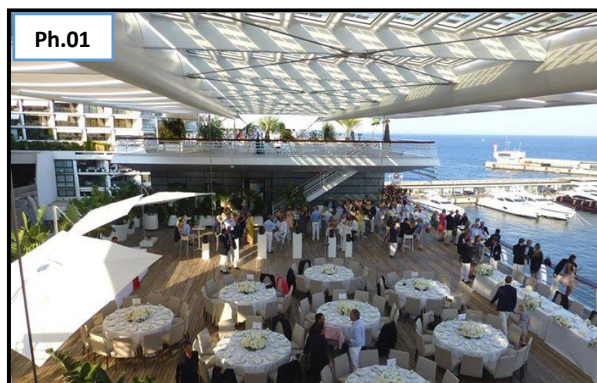
Les photos montrent des terrasses qui permettent le regroupement d'avoir une vue sur la mer et profiter de l'ensoleillement.

01 : la disposition des espaces « espace de circulation et technique au derrière ». une grande partie de la surface est utilisée comme des terrasses aménagées comme des espaces de détente et des jardins orientés vers la mer. 02: vue de l'espace jour qui est orienté vers la mer dans la tour Odéon. . 03: une terrasse semi-publique avec une piscine à ville de Benidorm .04 : une terrasse privée couverte au yacht-club à Monaco réservé pour les événements .05, 06: des terrasses aménagées comme des restaurants à Marseille-France.

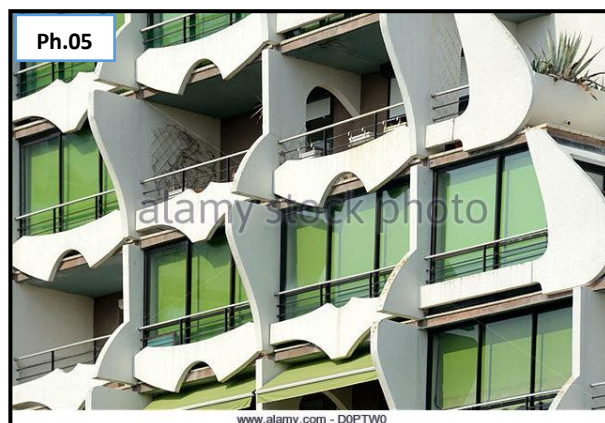


Le brise-soleil est un élément de construction de forme variable sert à faire de l'ombre, en été, et à permettre aux rayons solaires de pénétrer dans l'immeuble en hiver.

**Figure 16** : exemple de brise-soleil



Des photos montrent plusieurs solutions pour diminuer l'effet de soleil sur l'espace intérieure. 01 et 02 : des brises-soleil utilisés pour diminuer les effets de soleil, le yacht-club de Monaco. 03 : des brises-soleil installés sur la façade pour préserver l'espace intérieure. 04 : une terrasse avec des brises-soleil pour diminuer les effets de soleil, musées de l'art à Marseille France. 05 : Création des éléments sur les façades pour diminuer les effets de soleil dans le bâtiment de la Grande Motte en France.



Pour le choix de matériaux, il faut prendre en considération les facteurs climatiques qui sont particuliers aux zones littorales : « le pourcentage de l'humidité » par rapport aux autres zones et protéger les constructions contre ce climat, on doit utiliser des matériaux résistants à ces conditions. Comme « le béton, la pierre, la brique, le bois, le verre, la tuile...etc. »

**Figure 17** : les matériaux utilisés Dans les constructions au littorale



Les photos montrent l'utilisation de la tuile comme deux matériaux de construction. 01: la ville de Dubrovnik aux Croatie et l'utilisation de la tuile rouge dans tous les bâtis. 02: la ville de Mèze au sud de France et l'utilisation de la tuile rouge . 03: utilisation de la tuile a la ville de Korcula - Croatie comme un matériau de construction revêtement.



**Figure 18** : utilisation du verre



Les photos montrent l'utilisation du verre dans les constructions dans les zones littorales comme un matériau résistant et garder le contact visuel avec la mer.

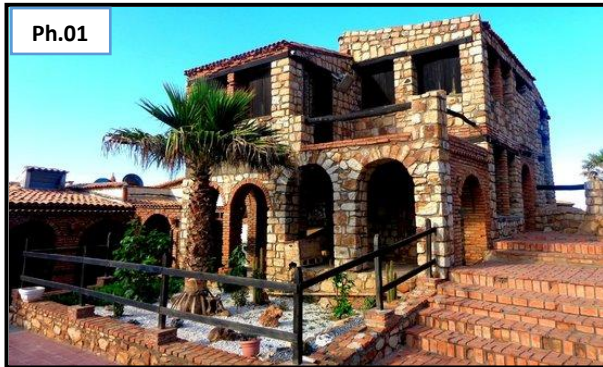
01: une cafeteria a la brise de mer à Bejaia permtra une vue panoramique sur la mer.

02: un musée à Marseille avec des façades complètement en verre pour garder le contact avec la mer l'architecte Rudy Ricciotti .

03: l'utilisation de verre .le bâti de la gare maritime de Barcelone conçu par l'architecte Zaha Hadid.



**Figure 19** : utilisation de la pierre



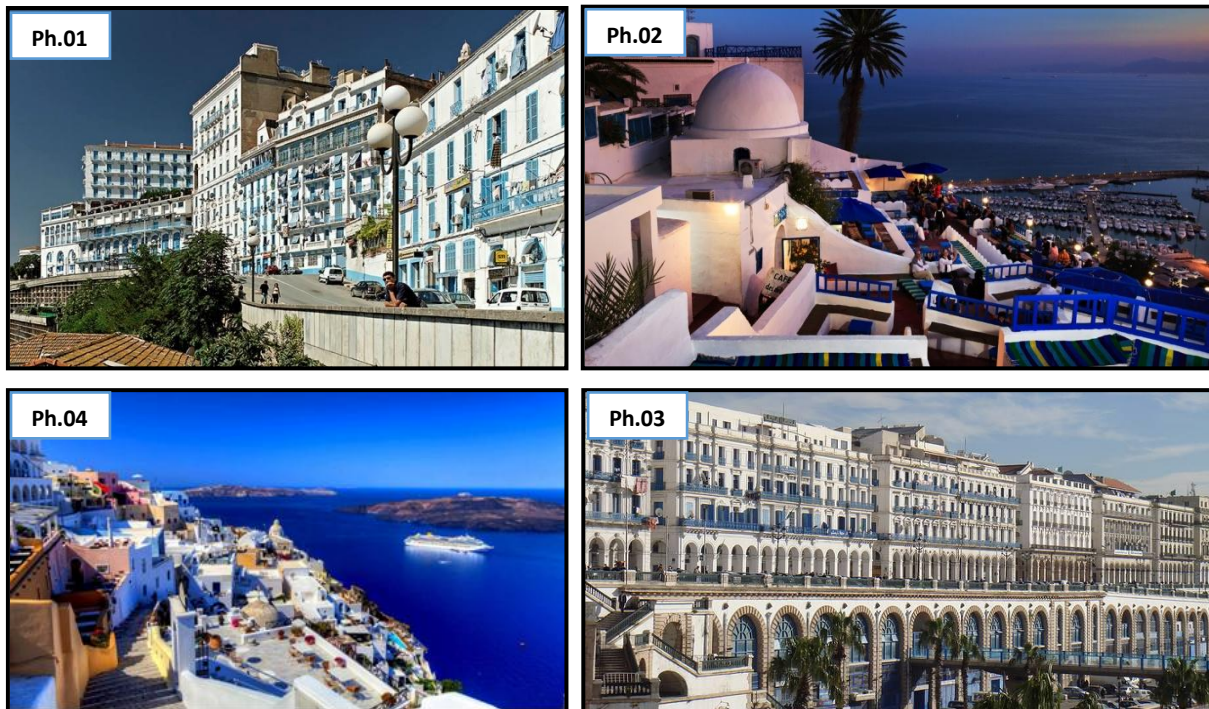
Les photos montrent l'utilisation de la pierre comme un matériau local et une continuité avec le milieu naturel.

01: l'auberge De thaïs à Bejaia construit en pierre. 02: musée océanographique à Monaco – France construit en pierre .03 : l'utilisation de la pierre dans le vilage couva marine en Espagne 04: l'utilisation de la pierre dans une cafeteria à la ville Bejaia en algerier . 05 : La pierre comme un matériaux de construction Dubrovnik – Croatie



Utilisation des couleurs claires en revêtement des façades tel que le blanc pour les murs et le bleu pour la menuiserie. Ce choix est comme une réponse à des exigences climatiques telle que le soleil car cette solution renforce la protection solaire.

**Figure 20** : type de revêtement spécifique en architecture littoral



Les photos montrent les différents revêtements utilisés dans les façades.

01: le bleu et le blanc dans les façades .la ville de Bejaia, Algérie. 02: la ville de Guemret à la Tunisie et l'utilisation de blanc et le bleu. 04: un village à la Grèce 02: l'utilisation de blanc pour les murs et le bleu pour la menuiserie boulevard L'impératrice, la ville d'Alger, Algérie

En plus de leur classement par taille « petites –moyennes –grandes » les villes sont aussi distinctes par leurs paysage architectural et urbanistique selon l'activité dominante comme suite :

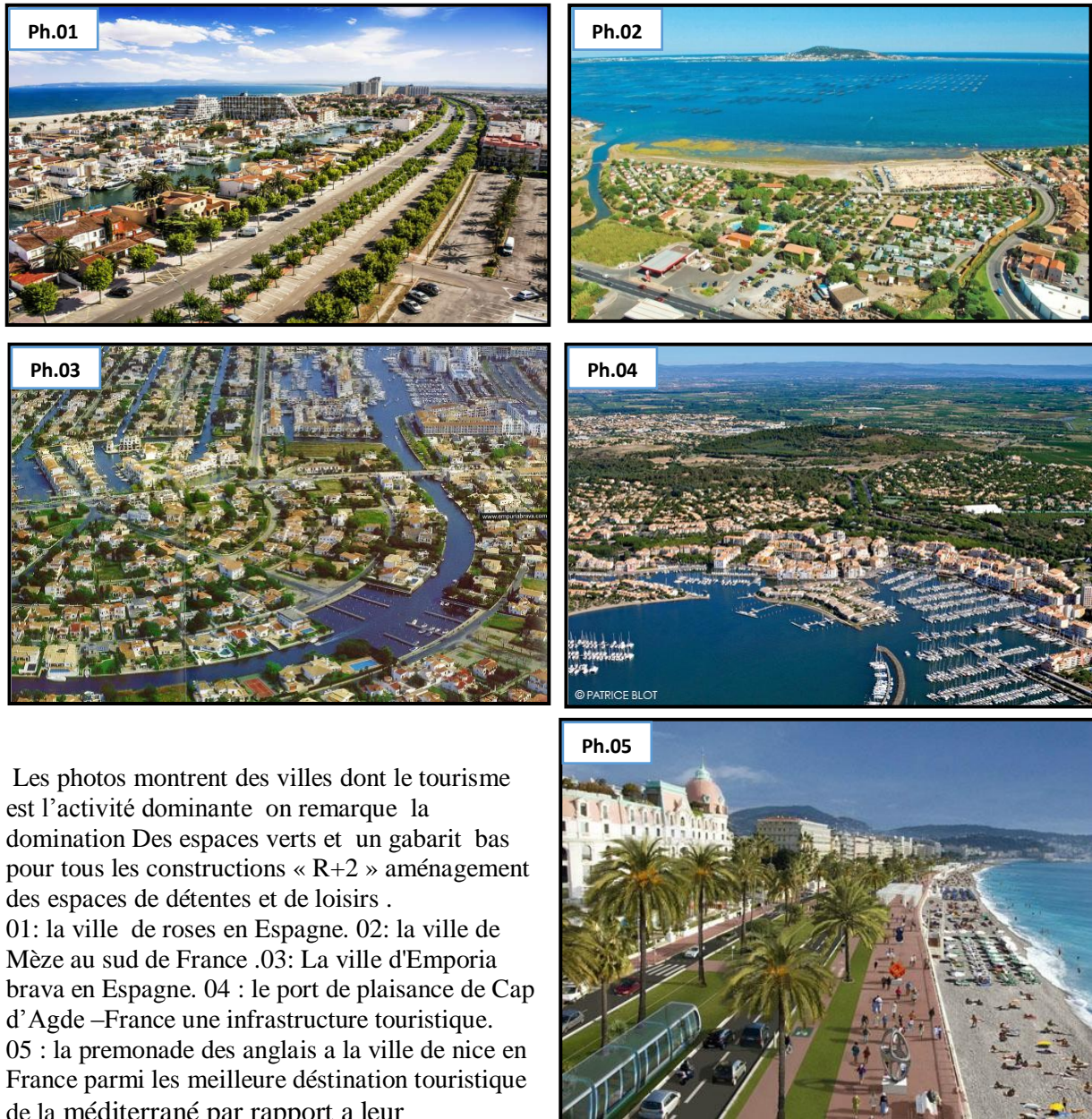
#### ❖ **Touristique :**

Le tourisme crée la dynamique spatiale nécessaire pour transformer le paysage des villes par une amélioration de l'espace public, de l'infrastructure publique et de la connectivité, et par le développement des équipements locaux et des structures de loisir. Ce renouveau assure non seulement au visiteur une expérience de qualité, mais permet aussi de préserver et de relever la qualité de vie des populations locales en leur assurant des retombées économiques, sociales, culturelles et environnementales. Dans ce contexte, les plans d'urbanisme et les politiques de gestion des villes doivent prendre la pleine mesure des besoins d'un développement touristique durable, notamment la répartition des sites touristiques, l'amélioration de l'accessibilité et la préservation du patrimoine naturel et culturel.

Le paysage architectural et urbanistique de l'activité touristique est caractérisée par :

- présence de l'infrastructure touristique « complexe .hôtels .port de plaisance ...etc.
- domination de l'habitat individuel pour accueillir les touristes «la nouvelle tendance de tourisme »
- présence des espaces de détente « promenades, Plages; »

**Figure 21 :** paysage architectural et urbanistique des villes touristiques



Les photos montrent des villes dont le tourisme est l'activité dominante on remarque la domination Des espaces verts et un gabarit bas pour tous les constructions « R+2 » aménagement des espaces de détente et de loisirs .  
 01: la ville de roses en Espagne. 02: la ville de Mèze au sud de France .03: La ville d'Emporia brava en Espagne. 04 : le port de plaisance de Cap d'Agde –France une infrastructure touristique.  
 05 : la promenade des anglais a la ville de nice en France parmi les meilleure destination touristique de la méditerrané par rapport a leur aménagement et les équipements d'accopagnement

❖ **Commercial et industrielle :**

Les échanges maritimes ont toujours animé l'économie mondiale, et de très nombreuses villes sont nées de la présence d'un port.  
 Le port est l'ensemble des espaces terrestres, eaux maritimes ou fluviales, des infrastructures réunissent les conditions physiques et d'organisation permettent l'accueil des navires.  
 Le paysage architectural et urbanistique de l'activité économique est caractérisée par :  
 Présence d'un port commercial ou pétrolier. Infrastructures d'industrie et des lieux de stockage.  
 Domination des socles d'habitat collectif.  
 Présence d'une infrastructure de transport « ligne ferroviaire, autoroute ...etc. »

**Figure 22 :** paysage architectural et urbain des villes industrielles



Ph.02

Ph.03



Les photos montrent les caractéristiques de la ville littorale à vocation industrielle.

01: . le port comrciel de la ville de napolì 'en itale on voit la domination de l'habitat collectif dans la ville.

. 02: L'air de stockage de l'arrière-port de Bejaia. 03: le port industrielle de la ville d'alger

❖ agricole :

Les activités agricoles liées à la présence ou à la proximité de la mer produisent:

des paysages particuliers « les fermes, les étables ...etc. »

Présence des villages agricoles « absences de l'habitat collectif »

Mais cette activité est en voie de déclin à cause de l'empiétement et l'extension tentaculaire urbaine sur les terres agricoles.

**Figure 23 :** paysage architectural et urbain des villes agricoles



Les photos montrent les caractéristiques de la ville littorale à vocation agricole.

01: les terrains agricoles de la ville de Ain Tagourait Tipaza.

02: la ville de Zeralda à Alger entourait des terrains agricoles .

## ❖ ville a double activites :

En plus d'une seule activite , On trouve parfois des villes à double activite , qui est devenu la tendance pour les villes littorales modernes .Au but d'enrichir l'économie de ces villes.

**Figure 24** : paysage architectural et urbain des des villes a double activites.



Les photos montrent les caractéristiques de la ville littorale à double activite .

01: le port de Marseille est classé le 1 er port commercial à la Méditerranée. 02: le port commercial de la ville de Bejaia classé le troisième à l'échelle nationale. 03: le port de plaisance de Marseille deuxième ville touristique en France. 04: les plages de Tichy à l'est de la ville de Bejaia.05 : vue sur le port commercial de la ville classé 3eme en algerie occupe une lareg superficie 06 : vue sur le complexe tourstique de la ville de skikda Cet établissement est à 1 minute à pied de la plage le Royal Tulip Skikda possède un spa, une terrasse bien exposée sur mer , Il dispose par ailleurs d'une plage privé, d'installations de sports nautiques et un hotel 4 etoiles.

## 2. Présentation de l'urbanisme et l'architecture des villes littoral Algérien :

À travers notre présentation de la ville littorale dans le cas général on a cité des exemples en Algérie dans la période coloniale, en matière de développement et d'aménagement spécifique aux villes littorales ou on voit que la ville littorale algérienne dans cette époque a respecté spécificités sur le plan urbanistique et architectural de littoral; Après l'indépendance, l'Algérie a connu deux politiques d'aménagement qui ont été appliqués sur le plan urbanistique et architectural. L'État s'est intéressé aux grandes villes qui sont Alger, Oran et Annaba et quelques villes moyennes comme Skikda, Bejaia et Mostaganem et au détriment les petites villes qui sont restées relativement délaissées, et à l'état de stagnation. Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique. Après les années « 80 » les grandes villes ont connu un boom démographique causé par l'attractivité de main-d'œuvre, ce qui a poussé l'état à construire d'une façon « anarchique » pour répondre aux besoins de ces grandes villes.

Les instruments d'urbanisme (PDAU et POS) ont les mêmes contenus, ils ne prennent pas en considération les particularités des villes littorales, donc on intervient de la même manière que pour les villes intérieures sur le plan architectural.

**Figure 25 :** comparaison d'architecture entre le littoral et les villes intérieure.



Les photos montres la politique d'aménagements apre l'indipondance

01: des nouvelles constructions au Quartier d'Edimco à Bejaia .photo2: des bâtiments à la ville d'Ouled Yaich, on ne voit pas une différence entre les deux .au niveau du traitement de façades. Les matériaux et les couleurs et le gabarit, où on remarque le même type d'architecture que se soit « façade, gabarit, matériau, couleur, et ouverture ». 03 , 04 : Dans la période actuel l'état pris des décision par des nouveaux plan d'aménagement qui correspond au particularités des villes littorales comme le projet de la reamenagement de la zone portuaire de la capitale d'algerie



### 3. Conclusion

En conclusion , nous constatons qu'à travers l'analyse thématique effectuée que depuis l'antiquité , les facteurs cités plus haut , notamment ceux liées aux aspects Naturelles ,Géomorphologiques, Historiques, Sociales , Climatiques et Economiques des zones littorales , sont à l'origine des tracés urbain ainsi que la cadre bâti des villes du littoral

Aussi, Ces facteurs cités sont de même à l'origine de la détermination de la fonction de la principale de la ville (industrielle ,touristique, agricole) , à travers le monde

En Algérie , depuis longtemps, les instrumentes de planification urbaine et particulièrement d'urbanisme aujourd'hui en vigueur le PDAU et POS , ne prennent pas en considération les particularités du littoral dans leur approche de maturation des études.

Cependant, ces derniers années , et après avoir pris conscience des catastrophes naturelles tel que le tsunamis, l'érosion, l'élévation du niveau de la mer , les pouvoirs publics ont pris en considération l'importance du phénomène spécifique aux zones du littorale , avec la promulgation de textes réglementaires et la mise en place d'un instrument d'aménagement dénommé le Plan d'Aménagement Côtier (PAC) ainsi que la création du Commissariat National du Littoral CNL , issue du Schéma National de l'Aménagement du Territoire SNAT.

Aussi nous constatons que l'œuvre architecturale des projets implantés au niveau du littoral émerge au plan conceptuel et technique par sa métaphore , sa forme architecturale , son volume , sa configuration géométrique ,sa couleur, sa texture et son intégration avec son environnement. L'objectif principal recherché reste toujours la bonne orientation du projet vers des vues panoramiques choisies pour assure un confort visuel des occupants.

# *ÉTAT DES CONNAISSANCES*

## **SECTION 02 : THEMATIQUE SPECIFIQUE**

### ***L'aménagement des zones portuaires pour une meilleure harmonie ville / port***

La ville principale est en bordure de mer. Les villes dominantes s'étant très souvent développées à partir de ports, ce rapport a été mesuré par M. DOGAN (RIBBECK Eckhart. 2000. p.95) : « sur les 285 villes du monde de plus d'un million d'habitants qu'il étudie, 190 à 210 d'entre elles sont, selon lui, des ports maritimes ou fluviaux 'actifs' ».

La mer comme le premier moyen de transport, hors transport terrestre pour l'homme, les voies maritimes ont été notre premier moyen d'échange, de conquête, de découverte et de brassage entre civilisations. Le port a été le facteur principal des mutations et de la création des villes, la ville portuaire ne fait pas exception, mais présente un cas particulier vu qu'elle est le produit d'une double inscription au sein d'un réseau à la fois nautique et terrestre, une ville à double polarité et qui est marquée par une forte centralité. « Ville-port, un trait d'union pour dresser le tableau, un tout petit signe pour évoquer l'histoire gigantesque des relations entre une ville et son port » (Henry, 2006) Ces relations, qui avant des siècles, étaient liées à une logique d'interdépendance et de complémentarité ; mais durant l'ère industrielle, les villes portuaires ont connu une distanciation spacio-fonctionnelle entre la ville et son port. On assiste alors à une délocalisation des activités portuaires hors du territoire urbain, ce qui provoque délaissement des nombreuses infrastructures portuaires engendrant ainsi un déséquilibre économique et spatial. L'Algérie profitant d'une bande littorale qui s'étend sur une longueur de plus 1270km abritant des zones portuaires à l'instar d'Alger, Oran, Bejaia, Annaba, Skikda, Mostaganem qui souffrent de la non cohabitation ville / port. Chose qui n'a jamais été évoquée par nos outils d'urbanisme malgré la pertinence de cette question pour l'urbanisme moderne (Aouissi, 2013).

Le rôle important joué par le port et l'évolution de son rôle. Ce qui reflète sur son paysage architecturale et urbaine, qui nous a fait parler de zone portuaire.

Bejaia qui a pris naissance de son port, d'abord comme comptoir phénicien puis à travers la stratification des multiples civilisations qui y ont séjourné ; vit actuellement une rupture flagrante entre sa ville et son port. Après l'indépendance on voit une rupture entre le front de mer et l'ancienne ville sur le plan architectural et urbanistique à cause de l'interface ville / port qui se compose de baraquement de dépôt et de hangars en état dégradé et abondent donc pas de continuité cohérente entre la ville et port ce qui a créé une séquence d'une faible animation à cela s'ajoute l'emplacement inapproprié de son port pétrolier et la nouvelle gare maritime qui accentue encore plus cette rupture ville-port.

Dans ce contexte et avec une méthode d'approche conceptuelle le présent travail se veut être une étude pour la reconquête de l'interface ville / port du cas de Bejaia, le but de cette partie n'est pas seulement de donner une définition de la zone portuaire mais de faire un historique des relations entre villes et ports, et de focaliser l'étude sur le premier phénomène dans l'histoire de ces villes qui est la rupture ville / port. Par la suite, il s'agira de Comprendre le phénomène majeur qui serait évoqué : la reconquête de l'interface ville/port. Il semble intéressant aussi de rappeler les différentes réflexions et expériences déjà existantes (à travers des analyses d'exemples), pouvant éclairer et enrichir de futures interventions.

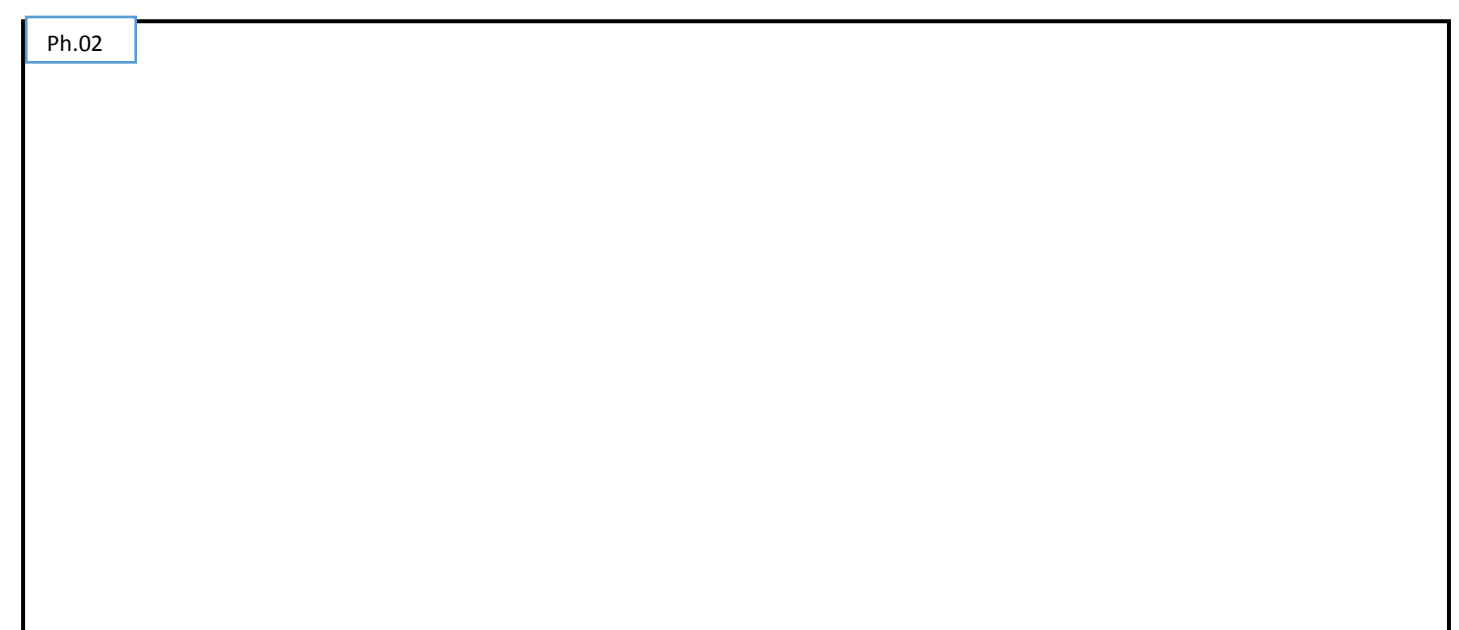
## Présentation des zones portuaires :

Jusqu'aux années 1930, le port était défini comme un enfoncement de la mer dans les terres, naturel ou artificiel. Avec les progrès techniques les ports sont aussi devenus, comme certains aéroports, des avancées gagnées sur la mer, de véritables points de convergence des routes maritimes et terrestres. Le port est le passage entre la mer et la ville. C'est un quartier atypique qui utilise au mieux l'élément naturel qu'est la mer. On peut classer les zones portuaires par leurs spécificités sur les plans architecturale et urbanistique comme suit :

### zones portuaires aménagées à partir des ports commerciaux et industriels :

il est possible de catégoriser comme suit il ont comme fonctions primaires les chargements 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 et la production, ces ports ne sont pas autorisés à entrer pour le grand public ce qui a créé une coupure physique, visuelle, psychologique entre ville et la mer, le paysage architectural et urbanistique des ports commerciaux et industrielles des infrastructures de transports routiers et ferroviaires pour relier le port avec les villes de l'arrière-pays, des grands espaces de stockage, des zones d'attente éventuellement de parkings, la présence des équipements administratifs et les équipements de transport (les directions du port les gares maritimes), les marchandises peuvent nécessiter des réservoirs et tuyauteries dédiées aux marchandises liquides des entrepôts et des grues des porte-conteneurs, on trouve aussi un chantier de réparation et l'entretien du matériel naval.

**Figure 25** : la composition architecturale et urbanistique des ports commerciaux et industriels



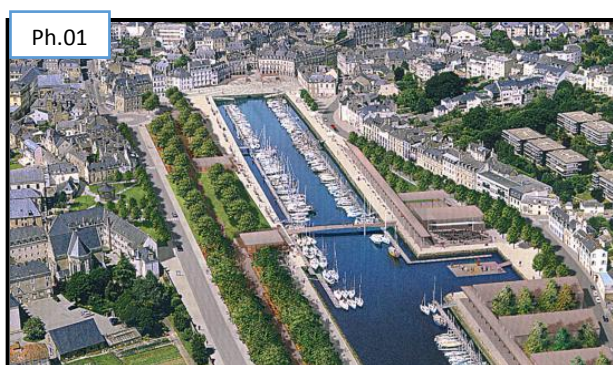
Les photos montrent les paysages architecturaux et urbanistiques des ports commerciaux et industriels, 01 vue de ciel sur le port de havre en France c'est un port à double fonction industrielle et commerciale on voit les larges surfaces de stockage et pour la production chimique elle représente une architecture industrielle sommaire, 02 vue sur le vieux port de la ville de Bejaia montre la large surface de la zone de stockage (hangars) qui représente un cadre bâti en État dégradé et le mur de clôture qui crée une rupture entre la ville et la mer.03 : vue sur une partie de port d'alger qui montre une façade non homogène avec la ville, Alger une ville très vulnérable aux risques majeurs technologiques dus au port. Etude faite dans le cadre du PDAU d'Alger. 2009. 04 :vue de ciel sur le port commercial de Marseille en France on voit la présence des différents équipements liés à l'activité portuaire (A) le tour administrative CMA-CGM (B) la gare maritime,



## zones portuaires aménagés à partir des ports de pêche :

Sont les plus nombreux dans le monde et sont souvent ceux dont les dimensions sont les plus réduites. Cette activité peut accentuer l'image touristique de certaines villes littorales; et avoir un impact sur le plan architectural et urbanistique. Car en plus des espaces aménagés pour l'activité de pêche, des espaces de loisirs et de distraction sont également aménagés. 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 la traiter avant la vente si cela n'a pas été fait sur le bateau on trouve aussi un chantier de réparation et entretiens du matériel de pêche.

**Figure 26** : la composition architecturale et urbanistique des ports de pêche.



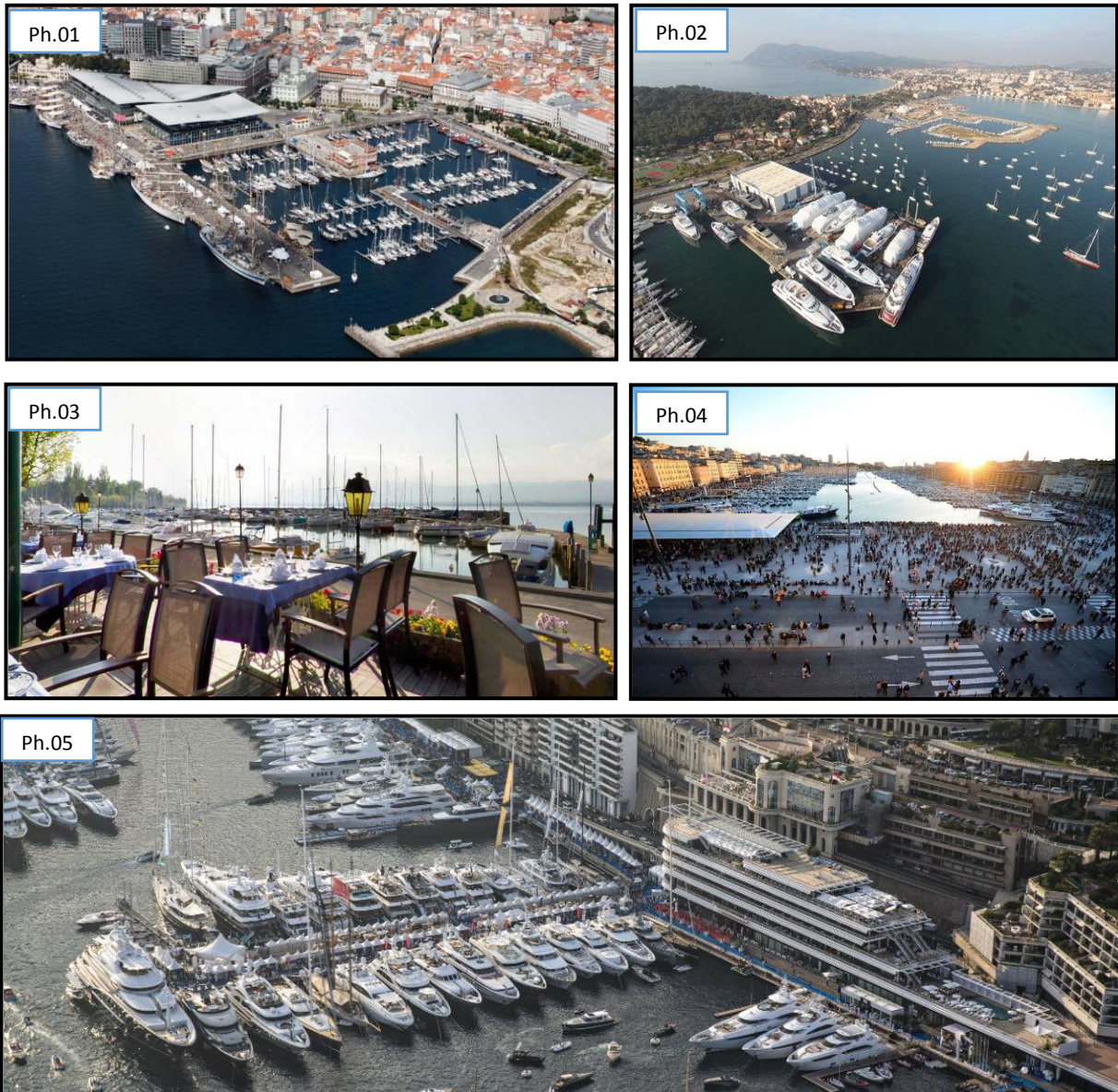
Les photos montrent le paysage architectural et urbanistique des ports de Pêche. 01 port vue de ciel de pêche à vannes –en France le port qui inclut dans le paysage architecturale et urbanistique de la ville et qui représente un élément attractif et un espace de loisirs et de détente (les espaces verts et Promenade) , 02 un restaurant panoramique a côté de port vannes en France, 03 vue sur laquelle de port à Casablanca au Maroc on voit l'activité artisanal des pêcheurs sur le quai.



## zones portuaires aménagés à partir des ports de plaisances :

Ils accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétitions à voiles et à moteur, ces ports sont souvent situés près des centres villes pour des raisons touristiques et pratiquent (facilité d'accès et d'avitaillement) Ils sont importants car ils remettent de penser à la programmation d'activité de loisirs et touristiques 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. Le paysage architectural et urbanistique des ports la présence des espaces de détente et de loisirs les équipements d'accueil (les promenades les restaurants les hôtels) des façades maritimes homogènes.

**Figure 27** : la composition architecturale et urbanistique des ports de plaisances.

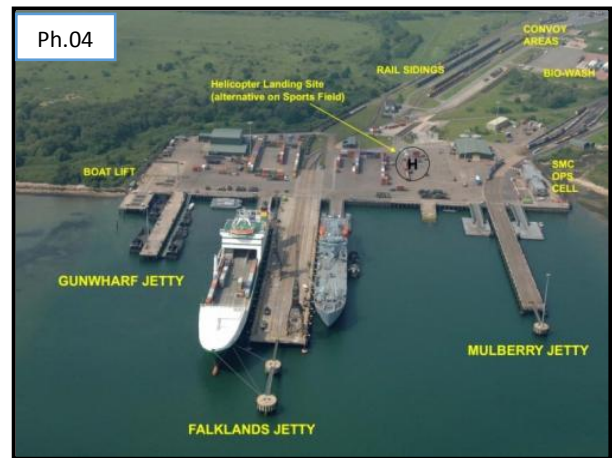
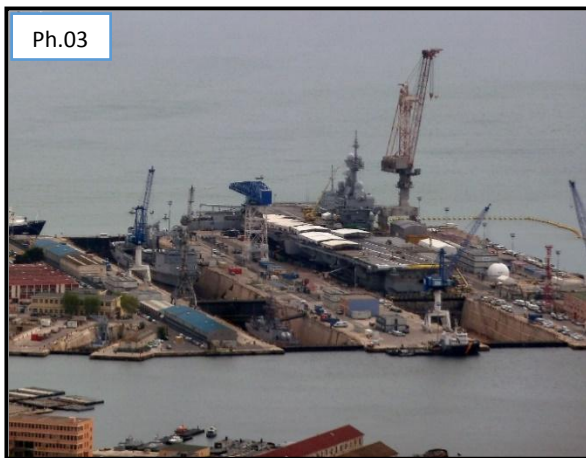
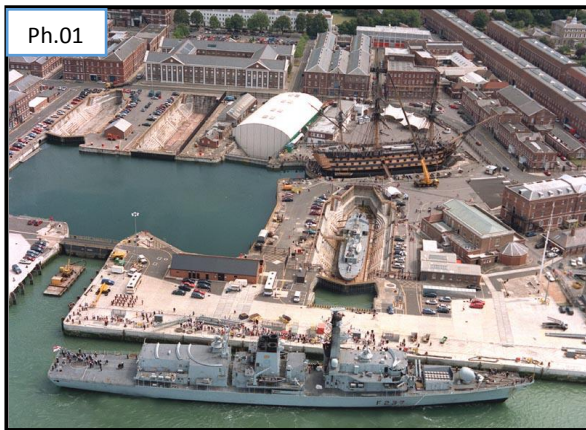


Les photos montrent le paysage architectural et urbanistique des ports de plaisances, 01 : montre vue de ciel Port de plaisance Marina Coruna qui articule la ville avec la mer, l'activité de plaisance est un atout pour le tourisme (la plupart des grandes villes touristiques ont un port de plaisance), son impact est d'engendrer un paysage composé d'infrastructures de loisirs et de distraction, 02 vue de ciel sur le port aéronaval saint mandriner en Bretagne montre sur l'atelier de réparation et l'entretien des bateau de plaisance, 03 montre une terrasse qui une vue dégagée sur le port de plaisance de Marseille en France, 04 montre une vue dégagée sur la promenade la plus attractive de la ville de Marseille en France aménagé à côté de son vieux port de la ville. 05 :photo montre le paysage architecturale de port de plaisance de monaco en France port aménagé avec des équipements de compagnement orienté vers le port (le cas de yacht club un équipement multifonctionnelle composé d'un restaurant ,musée maritime , ecole aquatique ).

## zones portuaires aménagés à partir des ports militaires :

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 réparation des moyens de ravitaillement, logement d'entraînement pour les équipages, ces ports ne sont pas autorisés à entrer pour le grand public ce qui a créé une coupure physique, visuelle, psychologique entre ville et la mer.

**Figure 28:** la composition architecturale et urbanistique des ports militaires



Les photos montrent le paysage architectural et urbanistique des ports militaires sont les plus ambigus des raisons de sécurité,

01 : la zone militaire de Portsmouth Naval Base, cette zone ouverte pour le public comme un musée en plein air le type d'exposition toutes sortes de fournitures militaires 02 : Base militaire de l'île Longue 03 : Le port militaire britannique de Marchwood passe au privé le 1er avril (no joke) une zone de réparation et d'entretien 04 : de Toulon : le port militaire Mireille GRUMBERG. Découvrez d'autres photos de la ville de Toulon (83000) dans le département naval

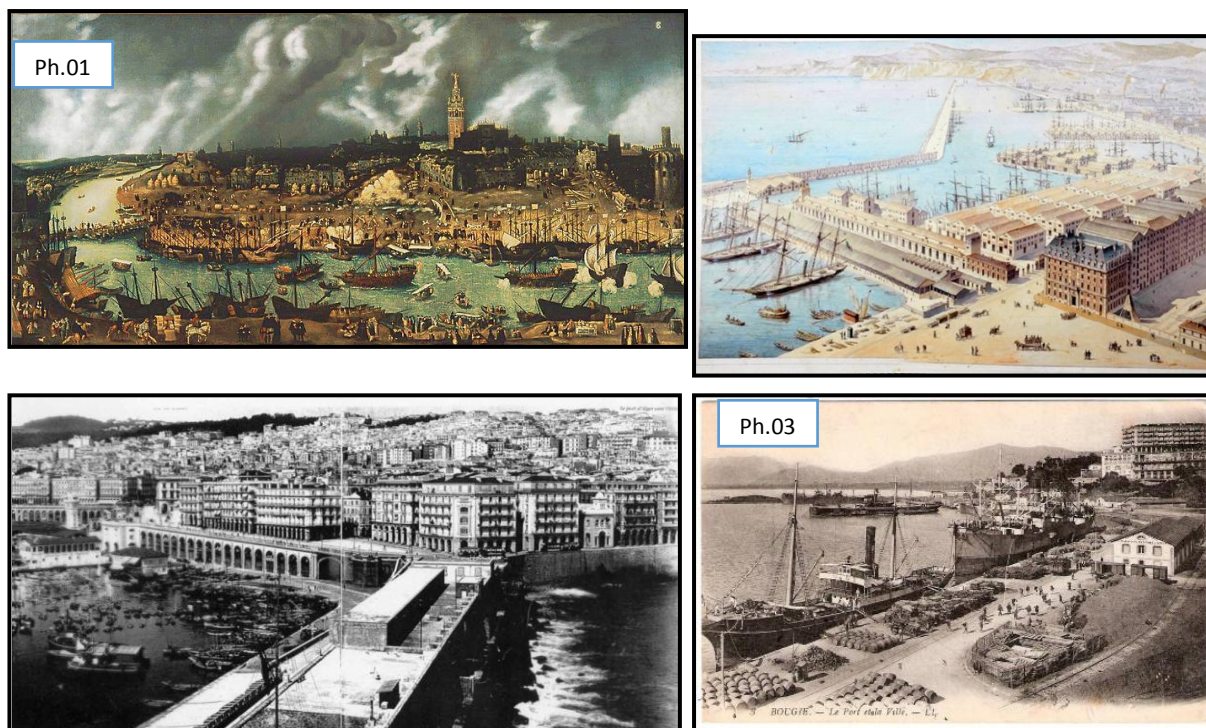
## harmonie ville / port a travers l'histoire

Entre intérêts urbains pour la ville et intérêts économiques pour la zone portuaire, la ville portuaire a tracé son chemin à travers le temps, souvent restreint entre les deux choix. ont conditionné la ville portuaire dans son développement et ses mutations à travers l'histoire, influencé principalement sur le développements de sa structure spatiale. Il est donc c'est nécessaire et important d'expliquer les étapes historiques de la zone portuaire et d'identifier les raisons du changement de la composition architecturale et urbanistique de c'est zone.

### la relation ville / port avant le 19esiècle:

Auparavant, le port n'était qu'une extension amphibien née de la ville sur la mer, l'activité portuaire été complémentaire à l'activité urbaine ; «le port était un centre de négoce en même temps que le lieu où l'on chargeait et déchargeait les navires, où l'on entreposait les marchandises, ou l'on construisait et réparait les embarcations et où l'on réunissait l'équipage. Armateurs, négociants, marient dockers constituaient la population des villes portuaires » (MICHAUDJ.J.1981.p.93). De point de vue relation ville-port, ville et port se développaient d'une manière très attachée cela se montre dans le développement linéaire au long des côtes circonvenant directement sur la morphologie de la ville, les frontières entre ville et port n'existaient pas puisque l'activité portuaire " agit d'une activité complémentaire et principale de l'activité urbaine de la ville, le port constituait l'axe de vie de la ville.

**Figure 29** : la relation ville et port avant le 19esiècle



Les photos montrent les paysages architecturaux et urbanistique des villes portuaires avant l'évolution industrielle l'activité portuaire a été une continuité de l'activité urbaine, 01 le port de Séville à la fin du 16e siècle en Espagne 02 vue le port de Marseille en France à la fin de 17 e siècle, 03 vue sur le vieux port de alger en Algérie à la fin de 18 e siècle, 04 vue sur le vieux port de Bejaia en Algérie à la fin de 16 e siècle.



## La relation ville / port après la révolution industrielle :

Avec la révolution industrielle et en vue de ces besoins en termes des échanges commerciaux, la ville portuaire a connu un déphasage ville/port que vivent les villes portuaires matérialise par un éloignement spatial entre la ville et la mer dû à la nouvelle fonction des ports engendrant des mutations physiques (clôtures douanières des lignes de transport etc....) avec une accessibilité réduite au personnel et aux moyens de transport, La rationalisation' des ports a induit sur le plan institutionnel à l'autonomisation de la gestion des ports. La ville n'intervient plus sur le contrôle, la planification ni gestion de son port; Du fait de la dilatation de l'espace portuaire sur le front de mer, une autre rupture plus prononcée est apparue qui est la «démaritimisation». L'image désolante d'une interface autrefois si active constitue un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires. Une rupture flagrante entre la mer et les habitants des villes portuaires est apparue du fait de la privatisation du port...

Le déphasage ville/port que vivent les villes portuaires peut apparaître sous différentes formes, spatial, institutionnelle ou sociale a créé de multiples conséquences sur la ville notamment sur le port (Aouissi, 2013), (Chaline, 1994) : l'apparition d'une interface en décalage, le déséquilibre ville/port, la crise identitaire.

### a-L'apparition d'une interface en décalage :

L'apparition d'une interface en décalage située à l'air de contact des deux systèmes « la ville et le port », cette dernière est utilisée principalement comme support des infrastructures de transports terrestres et se distingue du tissu urbain et notamment du port, et puisqu'elle est sans vocation précise, elle rentre dans une phase de dysfonctionnement (Chaline, 1994). Cette partie non exploitable de la ville portuaire joue un rôle d'un terrain d'affrontements qui sépare et décale la ville de son front d'eau donc elle matérialise le clivage ville/port sur le plan spatial .

### b-Le déséquilibre ville/port :

Le clivage a engendré un déséquilibre nettement observable sur l'interface ainsi que sur les deux systèmes ville et port de ce fait la ville nuit au port et le port dégrade la qualité de vie de sa ville.

**Figure 31:** Ville portuaire ; affrontement et ignorance entre fonction urbaine et fonction Portuaire / qualité de vie et efficacité économique



Sur le plan urbanistique la juxtaposition du port à la ville pose un problème puisqu'elle se présente comme une servitude qui limite tout type d'extension pour le port qui a besoin de plus

en plus d'espace de stockage pour répondre aux exigences du gigantisme naval engendré par le progrès technologique.

Le port dégrade la qualité de vie en ville Le port devient une source de nuisance sonore et visuelle pour le paysage urbain. Il se présente sous forme d'une zone industrielle dans son front d'eau (les silos, les conteneurs et les grues) qui dominent le paysage urbain de la ville, d'un autre côté il expose la ville aux différents aléas de risques majeurs technologiques, industrielle ainsi que le transport de matières dangereuses (TMD) par voie maritime, routière, ferroviaire et par canalisation. Ces nouveaux besoins du port moderne avec son sur-flux constituent une source de pollution aérienne et marine ce qui dégrade le paysage naturel.

### **c-La crise identitaire :**

La crise identitaire était le résultat de la disparition progressive de la centralité portuaire provoquée par la nouvelle nature du port. Cette dernière a coupé tous contacts entre la ville et son front mer et aussi lui fait subir l'effet de la démaritimisation des villes portuaires qui dévalorise la ville sur le plan urbanistique, social en laissant un vide identitaire flagrant qui engendre une perte d'évocation.

Les factures à l'origine de la rupture ville / port peuvent être liées à trois aspects principaux :

La révolution industrielle est la principale cause de la fin du système ville/port notamment avec le changement qu'elle induit sur l'économie mondiale (passage de l'agriculture vers l'industrie) engendrant un « phénomène de distribution de masse » (PASQUERA in clivage ville/port, 2013) qui signifie la séparation entre les lieux de consommation et de productions, l'importation et l'exportation de marchandises qui reposent sur la production en série.

Il faut souligner que les évolutions technologiques en matière de transports, sont aussi responsables de nombreux changements : globalisation des échanges maritimes, organisation spatiale, économique et sociologique de la ville / port. Comme l'affirme (Boubaça, in villes portuaires en mutation) « Les navires atteignent rapidement des capacités de charges et des dimensions telles qu'elles nécessitent une restructuration complète des outils portuaires et rendent les installations en milieu urbain inadaptées pour recevoir les grands navires (dimensions et profondeurs insuffisantes) », ce qui selon (Wilson, 2002) a définitivement brisé le système intégré ville / port engendrant la délocalisation des infrastructures portuaires en site suburbain bénéficiant de mer profonde et de grande surface pour le stockage. D'autre part la venue de chemin de fer et l'apparition de l'auto mobile ont permis de renforcer la connexion du port avec l'arrière-pays engendrant la création d'une zone tampon qui a accentué la distanciation physique constitué essentiellement par des infrastructures routière et ferroviaire.

La spécialisation du port marque la séparation totale avec la ville matérialisée par des grilles ou clôtures ainsi qu'une séparation administrative du fait de l'incompatibilité entre activité urbaine et portuaire, ajoutant à cela une séparation fonctionnelle dans le port lui-même d'où l'apparition du port marchandise, industriel, est port pétrolier.

**La réaménagement ville / port pour une meilleure harmonie ville / port :**

Depuis les années 50 les grandes villes portuaires observent un mouvement de réaménagement délaissant des anciens sites portuaires qui ont touché différents plans architectural et urbanistique et profit d'un aménagement urbain , ce phénomène signifiant la volonté de certaines villes à récupérer des tranches de son tissu urbain autrefois accaparé par son port (Henry, 2006), ce dernier est propagé des villes nord-américaines, et depuis , une notion de compétitivités urbaines est établie entre les villes portuaires à travers le monde, la notion de la reconversion portuaire a pris une dimension d'embellissement, demondialisation et de métropolisation, ainsi, Il devient les synonymes d'une recomposition ville – port et un antonyme au clivage ville / port longtemps vécu par les grandes villes portuaires, ces avantages il s'agit de :

- focalisées sur le front mer en priorité en renouvelant la fonction de portuaire à récréative sans chercher à renouer les liens avec la mer à fin de Recoudre les liens entre villes – port -mer.
- Revalorisation et modernisation de la ville. - Recentrage de la ville sur la mer et recyclage du foncier.
- Amélioration du cadre de vie de la ville et dotation de nouvelles fonctions d'actualité. -Redéfinition de la vitrine maritime de la ville.
- Mondialisation et métropolisation de la ville. -Ré-identification et remaritimation de la ville.

**Figure 31** : les exemples de mouvement de la Reconquête urbain à travers le monde



Les photos montre le mouvement de réaménagement délaissant des anciens sites portuaires dans le monde ce mouvement crée la dynamique spatiale nécessaire pour transformer le paysage urbain et architectural des villes par une amélioration de de l'espace public, et permettra une meilleure qualité de vie des populations

- 01 : montres Diffusion mondiale de la revitalisation des reconquête urbain avec des exemples mondiaux,
- 02 : reconversion port de tanger au Maroc.
- 03 : Shanghai, Chine, Réaménagement du front d'eau sur l'ancien port.
- 04 : Évolution du reconquête urbain de la ville de New York; États-Unis.

## Analyse l'Exemple

Nos exemples d'analyse pouvant éclairer et enrichir de futures interventions Selon (Marcel Roncayolo in les villes portuaires en mutation, 2006) est le terrain idéal pour répondre à la question du comment faire vivre la ville et son port (Henry 2006). l'exemple de Marseille situé en France et l'exemple de tanger situé en maroc fait partie de phénomène de la récomposition ville / port pour une meilleure harmonie ville / port .

### Cas de la zone portuaire de Marseille :

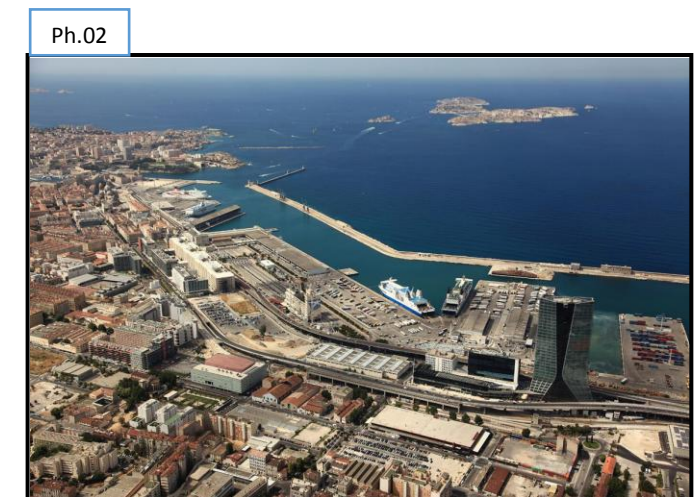
Idéalement situé sur les rives de la Méditerranée, le Port de Marseille Fos, 1er port français, est la porte d'entrée naturelle de l'Europe. Il se positionne comme l'alternative Sud aux ports du Nord de l'Europe pour l'accès aux marchés français et européens.

Sur une zone aussi étendue que la ville de Paris, il dispose d'espaces et d'infrastructures pour accueillir à la fois des activités maritimes, logistiques et industrielles.

Port généraliste, il traite tout type de marchandise : hydrocarbures et vracs liquides (pétrole, gaz et produits chimiques), marchandises diverses (conteneurs et autres conditionnements), vracs solides (minerais et céréales).

Il accueille des entrepôts sur deux zones logistiques à proximité des terminaux à conteneurs de Fos (Ikea, Maisons du Monde, Geodis/ Mattel...) ainsi que des industries (raffineries, sidérurgie, industrie chimique).

**Figure 32** : présentation du port de Marseille –France -



Les photos montrent l'état actuel du Port de Marseille  
Photo 01 : carte représente localisation de port de Marseille par rapport la ville,  
Photo 02 : montre vue générale sur large surface de port.

### Le grand projet urbano-portuaire du réaménagement de front de mer de la ville de Marseille :

En novembre 1995 est lancé le processus de Barcelone. Il définit un cadre et des projets de coopération entre les pays du pourtour méditerranéen, notamment dans le domaine de la sécurité, du développement et de la culture.

C'est dans ce contexte que naît à Marseille Euro-méditerranéen, opération d'aménagement et de développement économique. La plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe du Sud Euro-méditerranéen construit une nouvelle « ville sur la ville », dans le respect des grands principes du développement durable : un équilibre entre équité sociale, croissance économique et respect de l'environnement. L'urbanisme développé par Euro-méditerranéen pour répondre à la complexité liée au contexte et à la mise en œuvre du projet dans la durée se traduit dans le but :

redynamiser l'économie locale par crée des nouveau pôles  
 améliorer le paysage urbain par recréer des espaces publics, améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux et renforcer les infrastructures de transport  
 Traiter l'interface entre la ville et le port dans le but d'articuler la ville avec la mer.

**Schéma de Principe d'aménagement:**



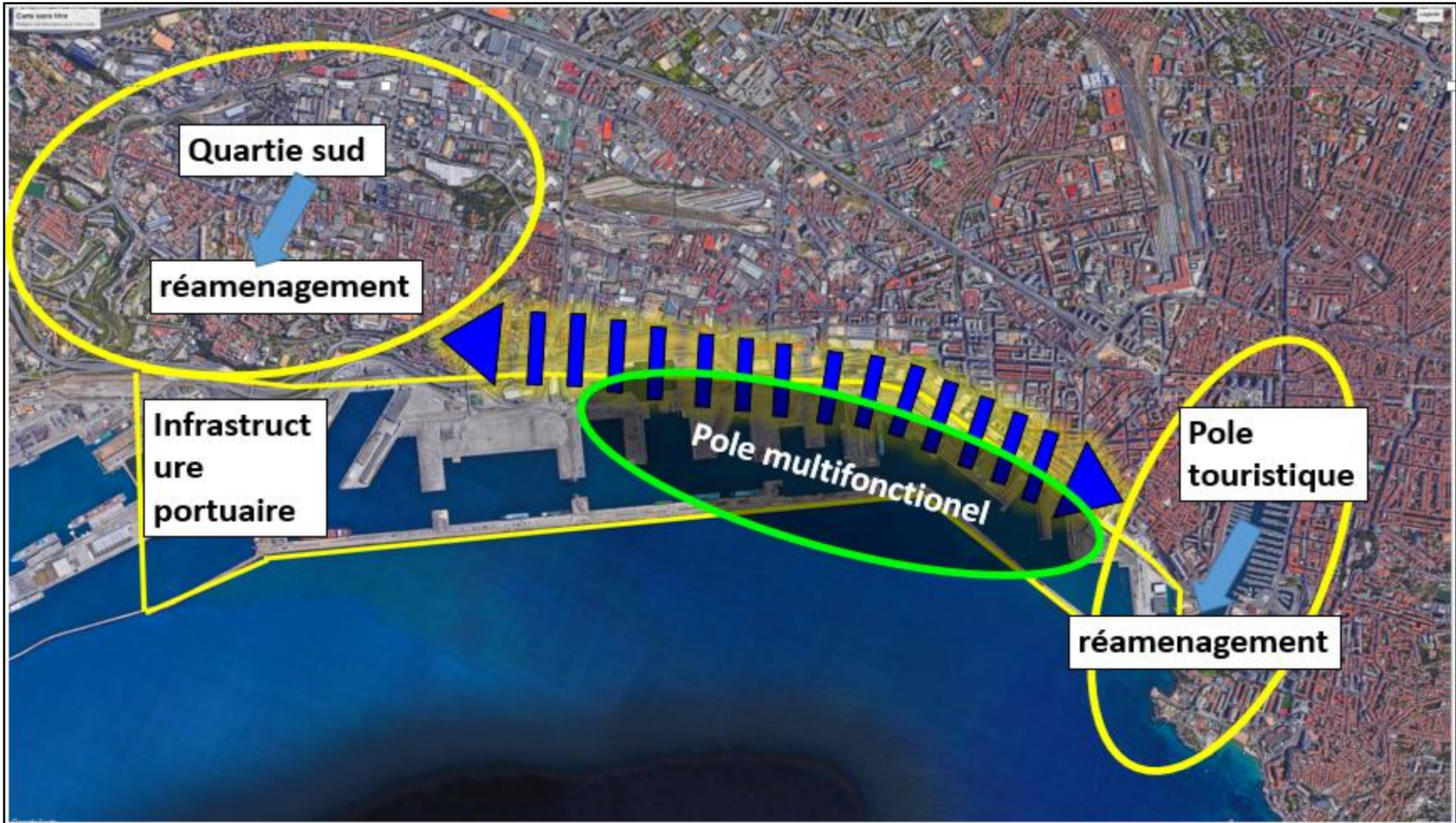
Un schéma de principe d'aménagement dont on a cerné les problèmes majeurs de la ville de Marseille :

Articuler les parties de front de mer  
 Articuler la ville avec son front de mer

**Les éléments structurants (existants et projetés) pour les différents aménagements pour Le grand projet urbano-portuaire de la ville de Marseille :**

Les éléments structurants existants :  
 Infrastructure portuaire  
 Pôle touristique  
 Quartier sud

- Les éléments structurants projetés
- Promenade de front mer
  - Les pôles multifonctionnels



Plan d'aménagement de front de mer de la ville de Marseille :



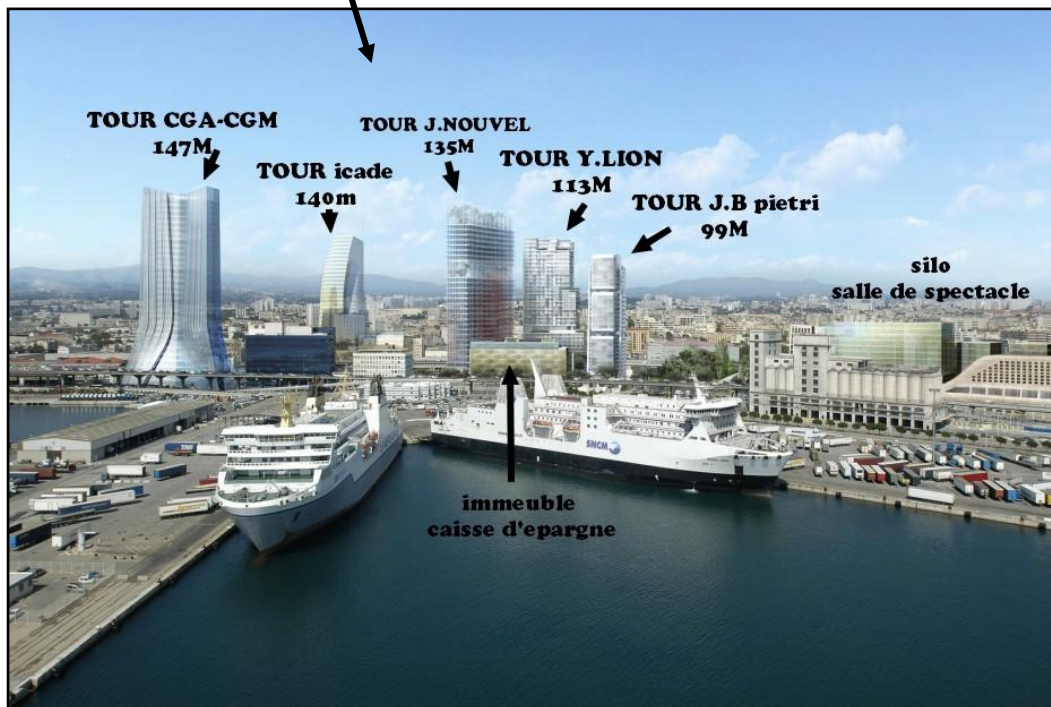
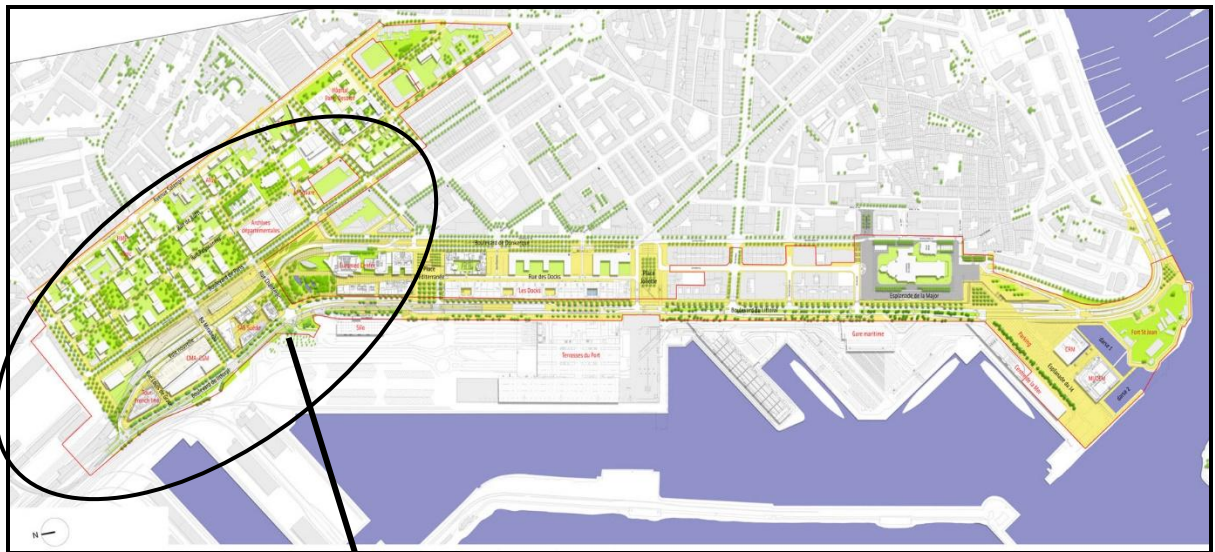
### 2.1.5. Les différents aménagements de projets urbano-portuaire

#### A / Le quartier sud arrière-portuaire d'Arcenc :

Sur le site des anciens entrepôts Trans cause se développe un projet ambitieux assurant une mixité entre bureaux, logements, commerces et un parking de 900 places.

Jean Nouvel réalisera une tour de bureaux (environ 135 mètres) et Yves Lion et Jean Baptiste Pietri deux tours de logement (respectivement 113 et 99 m) le 4ème édifice étant réalisé par Roland Carta.

Entre les quatre immeubles des Quais d'Arcenc naîtra un « strip », une véritable rue intérieure, éclairée de nuit comme une grande avenue, bordée de commerces, et dont le traitement architectural rappellera celui du quai du littoral. La transparence des rez-de-chaussée de l'ensemble des bâtiments permettra d'ouvrir la vue sous les passerelles routières, sur le port, la mer et ses bateaux.







### C / La place de la Joliette :

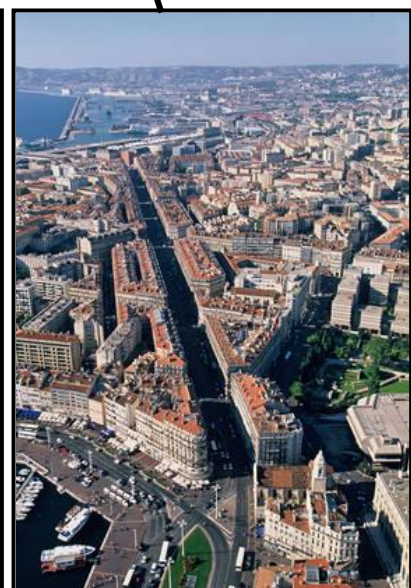
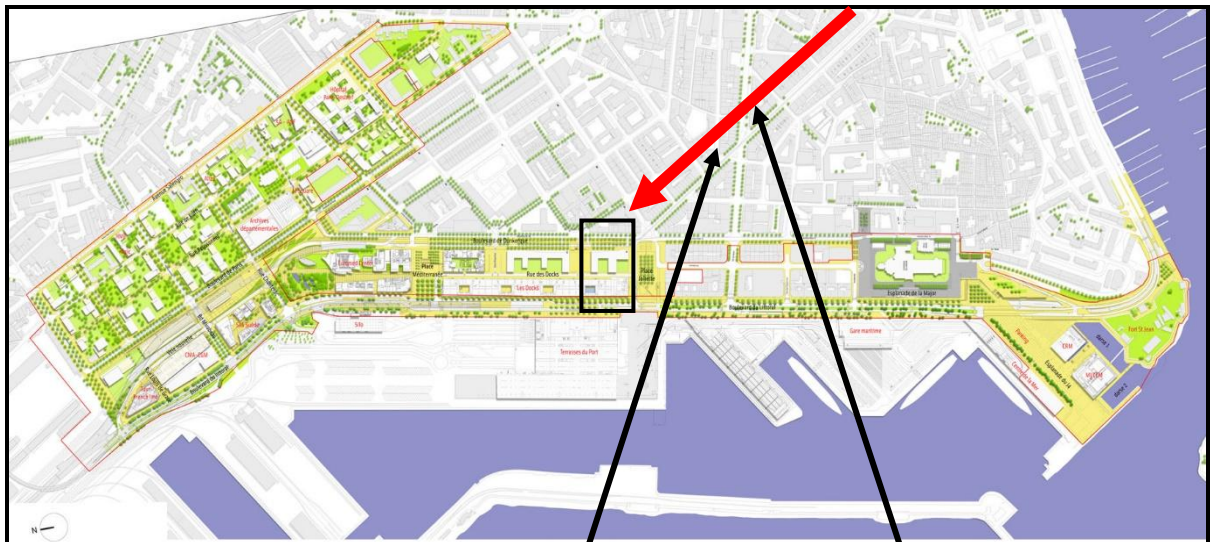
Au centre, la place proprement dite, ombragée, avec en ligne oblique des kiosques alignés comme un train immobile de conteneurs, et les grands mâts porte-drapeaux. Au nord, le parvis des docks et du futur mail des docks.

Au sud, les terrasses, celles des cafés.

Au centre, "le signal": une lame de cuivre émergente, inclinée, évoquant la proue d'un navire, du côté de la rue de la République. A son extrémité, les auvents de la gare des bus sont suspendus.

### D / La Rue de la République :

La réhabilitation de la rue se fonde sur un partenariat public-privé : les propriétaires privés des immeuble ont réhabilité les logements tandis que les collectivités publiques ont rénové l'espace public, à savoir la rue elle-même : élargissement des trottoirs (4m de large), la plantation de nombreux arbres de chaque côté de la rue, un nouvel éclairage.



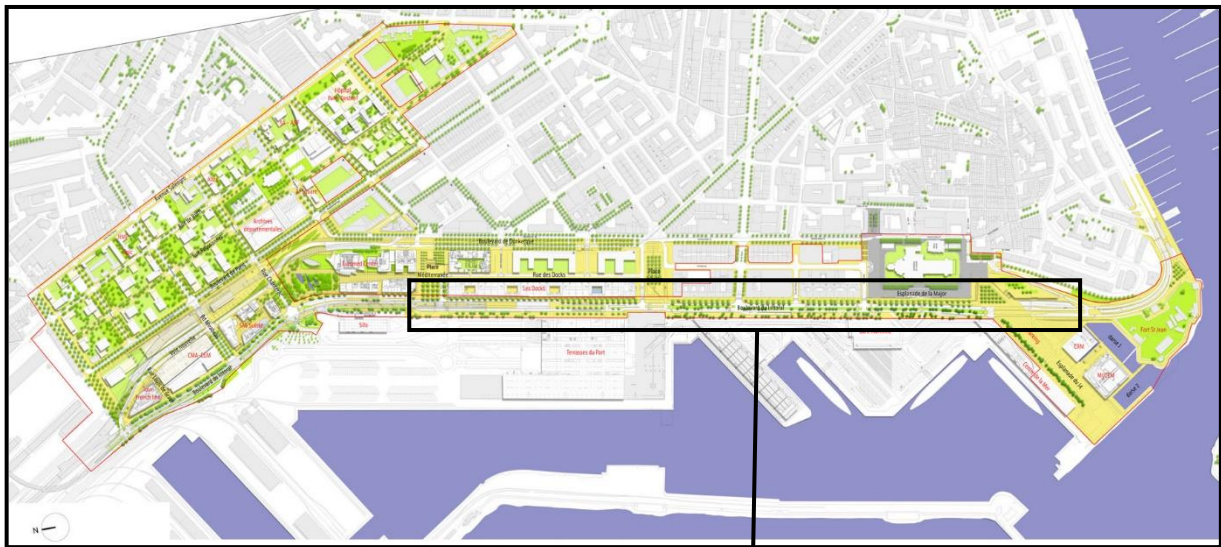
## E / Réaménagement du boulevard du littoral :

Outre l'aménagement des espaces publics et de la voirie, l'idée directrice du projet consistait à ré-ouvrir le littoral aux Marseillais.

D'une longueur de 2,5 km, cet aménagement du front de mer s'étend de la tour CMA CGM jusqu'au Vieux Port.

L'un des premiers grands chantiers de la reconquête du littoral est l'enfouissement du viaduc autoroutier de l'A55 qui a débuté avec la démolition de la passerelle.

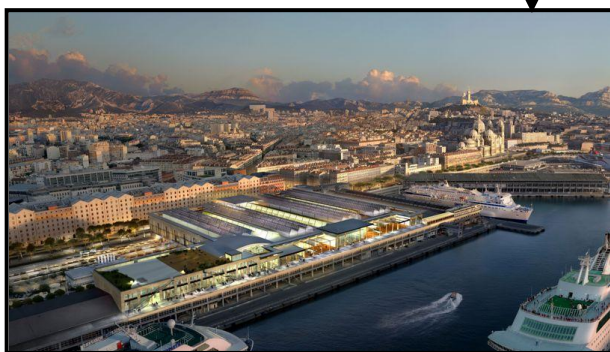
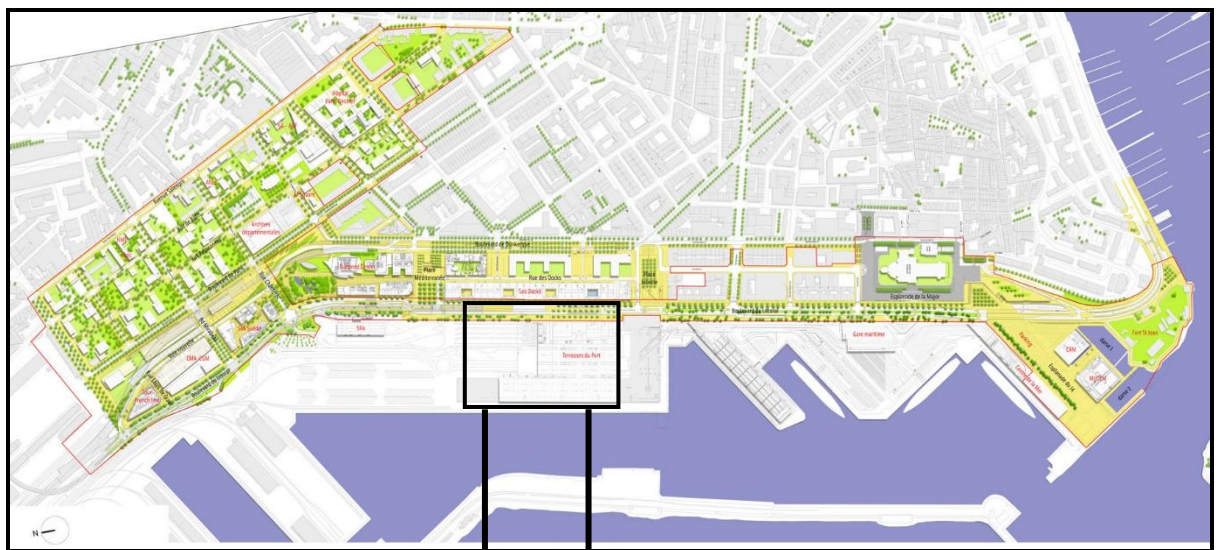
Une fois le tunnel de substitution achevé, un boulevard urbain de 45 mètres de large a été aménagé en surface. Appelé boulevard du Littoral puis baptisé boulevard Euro-méditerranéen en 2015, il a permis de pacifier les usages automobiles pour créer un grand espace public de qualité entre la ville et le port. Le boulevard comporte des trottoirs élargis plantés d'arbres et longés de pistes cyclables.



## F / La terrasse du port :

Les Terrasses du Port dressent leur architecture audacieuse sur le Boulevard Euro-méditerranéen, au cœur du domaine du Grand Port Maritime de Marseille, elles sont emblématiques du projet de réunification de la ville avec son port. En requalifiant cette partie du domaine portuaire, inaccessible au public depuis de nombreuses années, les Terrasses du Port offrent aux Marseillais une nouvelle ouverture sur la mer au cœur d'un quartier en plein renouvellement.

Non loin des Voûtes de la Major, ce complexe longe les quais du port sur 120 mètres, le long du bâtiment des Docks à proximité de la place de la Joliette et d'Euromed Center. Situées entre le Silo, la salle de spectacle qui a ouvert en 2011, et le MuCEM (Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée), ouvert en juin 2013, les Terrasses du Port s'installent dans un environnement vivant, animé et riche culturellement qui permet d'offrir une expérience variée aux visiteurs.



les marques haut-de-gamme, les designers, les créateurs et les restaurants avec terrasses vue sur mer.

## G / La gare maritime du major :

Dans le cadre du réaménagement des bassins de la Joliette, le Grand Port Maritime de Marseille a reconfiguré les môles J3 et J2 afin d'y implanter sa nouvelle gare maritime internationale dédiée au trafic passager (Corse et Maghreb).

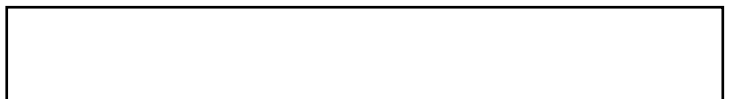
La Gare de la Major a été conçue comme une structure d'accueil polyvalent, c'est-à-dire susceptible de traiter tous types de flux, internationaux (Algérie et Tunisie) et national (Corse), voire croisières. Elle devrait néanmoins accueillir en priorité les trafics internationaux.



- Reconquérir le front de mer d'Euro-méditerranéen. Enfouissement de la passerelle autoroutière, démolition des hangars longitudinaux du GPMM et aménagement du [J4](#).

Enfin l'ensemble architectural de la Cathédrale et de la Vieille Major qui constitue une composante majeure du patrimoine architectural et culturel marseillais sera mise en valeur par des jeux de lumière.

Cet espace public ainsi aménagé permet aux habitants du quartier d'avoir un espace public de qualité. De plus, il contribue au développement de l'activité touristique liée à la façade maritime. Les travaux d'aménagement ont connu une interruption entre l'été 2011 et 2014, le temps de conforter et d'étancher le socle de la cathédrale sur lequel est assis la seconde partie de l'aménagement, le belvédère. Sous ce belvédère l'espace des voûtes a été réaménagé en surfaces commerciales ouvertes sur le boulevard du littoral sur plus de 7000 m<sup>2</sup> de surface.



## H / Le J4/Esplanade de St-Jean:

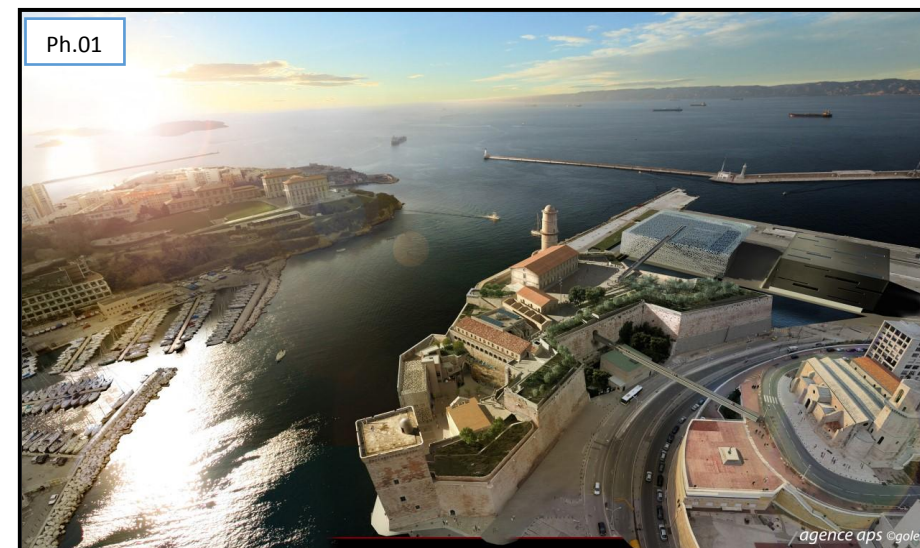
Suite à la démolition du hangar, un aménagement provisoire a été mis en place pour anticiper la reconversion du site en attendant la construction du [MuCEM](#) et de la [Villa Méditerranée](#) et rétablir un accès à la mer sur cette partie de la façade maritime nord de Marseille.

Pendant ces années de transition, le site a donc été à la fois un espace public à la disposition de tous les Marseillais, et un lieu d'accueil de grands événements.



Le musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MuCEM) est un musée national situé à Marseille en France. Il est ouvert depuis le 7 juin 2013. Le musée est construit sur le site du fort Saint-Jean (photo 01) et de l'esplanade du J4. Les deux édifices sont reliés par une passerelle (photo 02) de 130 m de long qui enjambe une darse. Une autre passerelle relie le fort Saint-Jean à l'esplanade de la Tourette.

Le musée proprement dit, « un bâtiment de pierre, d'eau et de vent », a été réalisé par l'architecte Rudy Ricciotti (associé à Roland Carta) et mis en lumière (Mer-veille) par Yann Kersalé. Ce nouveau bâtiment, nommé le J4 — un cube de 15 000 mètres carrés (photo 03) — accueille les collections sur deux niveaux ainsi qu'un auditorium de quatre-cents places, une librairie et un restaurant avec terrasse panoramique orientée vers la mer.





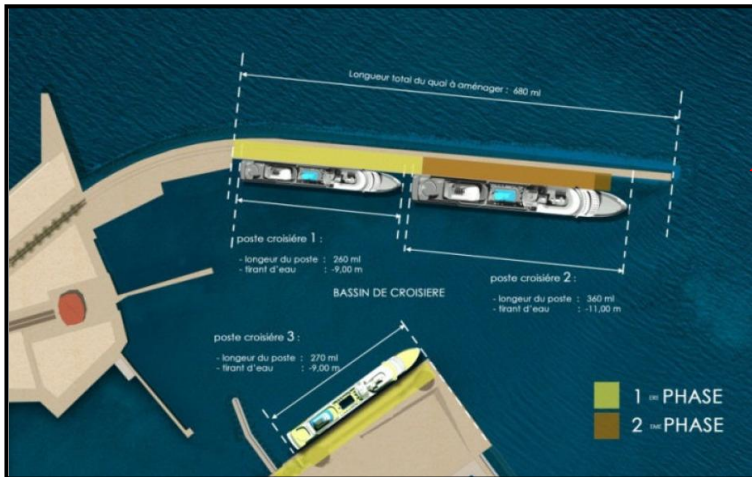


## Présentation du projet :

**Phase 1:** prolongement du quai 5 adossé à la jetée principale sur une longueur de 80 m et enlèvement de la rampe existante pour atteindre une longueur globale de 260 m. Cette étape comprend également la mise en place d'installations d'accueil

**Phase 2:** extension du même quai sur une longueur de 360 m pour atteindre une longueur globale de 620m permettant l'accostage simultané de 2 paquebots.

Cette étape comprend également la réhabilitation du quai du môle de commerce



## A / Le port de plaisance :

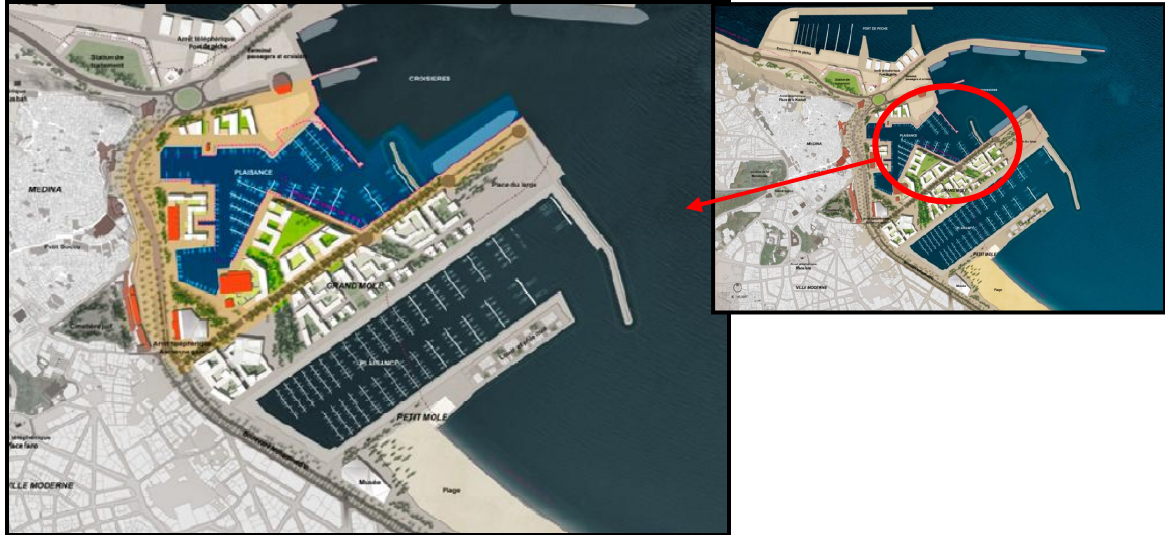
**1<sup>ère</sup> phase :** un nouveau port de plaisance de 1080 anneaux sera réalisé à proximité du môle de commerce et jouxtant le Boulevard Mohammed VI.



**2ème phase** : à l'endroit du quai actuel de plaisance. C'est la première étape de réaménagement du vieux port.

l'élargissement et l'approfondissement de la vieille darse pour une capacité de 100 anneaux, création d'une darse pour la réparation navale

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.



## B / Composantes urbaines: espaces publics

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



**C / Place Bab Al Marsa, ou « Porte du Port »,** d'une superficie de 8 hectares, située le long de l'actuelle zone d'entrée du port depuis la façade abritant les bâtiments RENSCHAUSEN et l'ancienne gare ferroviaire jusqu'au Borj de Dar Elbaroud. Elle formera un trait d'union entre le vieux port et la médina.



Reconversion



Place du large : située à l'extrémité du môle de commerce entre le bassin de plaisance et celui des croisières. Sur une superficie de 5 hectares, elle offrira une vue panoramique sur la mer et la médina et permettra aux visiteurs un espace polyvalent idéal pour les promenades au bord de l'eau et l'accueil de diverses manifestations à grande affluence.



Reconversion



## D / Place de la Presqu'île :

Aménagée le long de la digue de protection de la nouvelle Marina, elle sera édifiée sur une surface globale de 2 hectares. Surélevée de deux mètres par rapport au niveau des autres quais, elle sera aménagée sous forme du pont d'un bateau. Elle comportera des espaces de promenades, de restauration et d'animation.



Reconversion



## Place de la Mosquée :

Aménagée sur une surface de 1,5 hectare, elle abrite la grande mosquée. Cette esplanade assure la jonction entre l'espace dédié à la pêche et le reste du Projet. Cet espace constituera le premier repère pour les touristes de croisière qui débarquent au port de Tanger.



Reconversion

## E / Le Parc du Port :

Cette grande pinède est le poumon vert du Projet et s'étend de la nouvelle darse du vieux port jusqu'au nouveau bassin de plaisance, sur une superficie de 3 hectares.



Reconversion



## F / Composantes urbaines: commerces et animations

La composante commerce du projet bénéficiera de la position stratégique du site en plein centre-ville en contrebas de la médina. Elle profitera également de la richesse et de la diversité des flux de visiteurs venus de tous les horizons : passagers ferry, croisiéristes, plaisanciers, visiteurs Tangérois, nationaux et internationaux.



Centre commercial



Cafés & restaurant



Magasins, show-rooms,



## G / COMPOSANTES URBAINES: RESIDENTIEL & BUREAUX :

- Le projet urbain de la zone portuaire de Tanger Ville prévoit la construction d'espaces destinés aux bureaux (20 000 mP) et au résidentiel de très haut standing (80 000 mP). La création de cette composante vise à faire du site un lieu de vie, riche et animé, où l'on peut vivre, travailler et s'amuser.

Dans un souci de cohérence urbanistique et de préservation des espaces publics, cette composante a été regroupée au niveau du grand môle dans la continuité de la ville moderne en parfaite mixité avec la fonction hôtelière. Le grand môle se trouve entre les deux bassins de plaisance et constitue l'endroit idéal de résidence pour les plaisanciers permanents ou de transit.



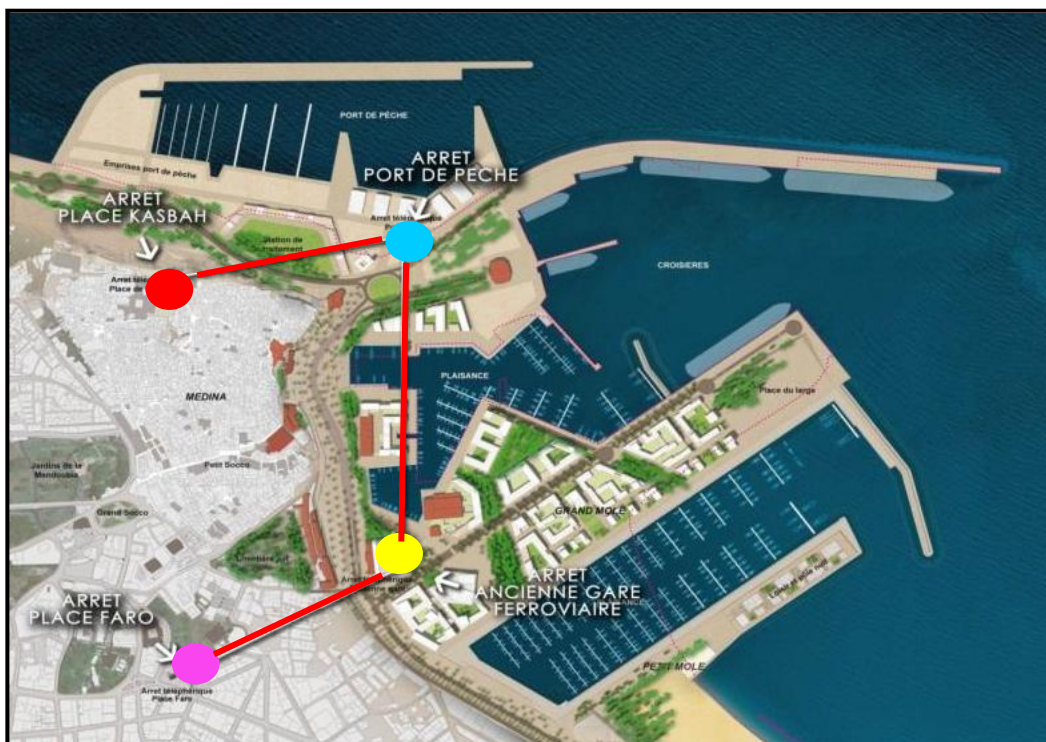
## H / COMPOSANTES URBAINES: TELEFERIQUE

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.

Le téléphérique aura un débit de 2.800 passagers par heure sur une longueur globale de 2 km. Il reliera la kasbah, le terminal croisière, les marinas et la place Faro. Au-delà de la fonction de transport urbain, il représentera une attractivité touristique permettant une visite panoramique de la ville, du port et de la baie de Tanger.

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 ;
- La gare des marinas adossée à l'ancienne gare ferroviaire et qui sera reliée au centre commercial.
- Deux autres gares sont prévues en ville :
  - gare de la Kasbah : située à Borj Nâam (près de la porte de la Kasbah)
  - côté quartier Marchane ;
  - gare de la place Faro : en contrebas de la célèbre place située en plein centre-ville.



## Synthèse de l'analyse des exemples

pour le cas de Marseille elle semble avoir compris que l'articulation de la ville et du port passe par une stratégie de liaison à différents niveaux : éclaircissement au niveau de la perception d'un ensemble cohérent, soit par démolition des éléments formant un écran visuel, soit par la création d'espaces publics et privés en « balcons sur la mer » ; augmentation des moyens de déplacements, amélioration de l'accès au port non seulement par les passagers des ferry-boats mais aussi des visiteurs et promeneurs. De plus, il s'agit d'un réaménagement imaginant une interface ville/port au sens élargi, et non pas uniquement en s'arrêtant au niveau d'une frontière préexistante. La mixité fonctionnelle a été choisie à Marseille de façon originale. Elle ne prend pas seulement les fonctions urbaines en considération. Il s'agit également d'une mixité ville/port à part entière. Comme le cas de Tanger métropole, le réaménagement du franc d'eau a réussi dans l'optique du fait qu'il est devenue une destination touristique de renommée mondiale en attirant les touristes vers le front d'eau et cela c'est fait avec l'injection d'équipement de loisirs chose qui a fortement déplu à ces occupants étant données que cette aménagement était principalement tourné vers les touristes et prendre en considération les besoins des habitants de ce secteur. La vision d'aménagement du Tanger métropole n'a guère suivi la même logique. Au contraire elle a su équilibrer entre ces deux derniers sans préférer l'un au détriment de l'autre.

## Conclusion

Selon une étude dans de nombreux pays, les villes dominantes s'étant très souvent développées à partir des ports, ainsi la ville et le port sont à penser comme un tout car l'une a besoin de l'autre, les villes portuaires présentent un objet transcalaire (ducruet, in les villes portuaires en mutation).

Depuis le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, les villes portuaires du monde doivent faire face au même phénomène que l'on nomme délocalisation portuaire, qui engendrera par suite le délaissement.

Ce phénomène a débuté lors de la révolution industrielle du XIX<sup>ème</sup> siècle, ces zones portuaires en désuétude de, longtemps isolées du contexte urbain environnant, ont fait l'objet de maintes actions d'aménagement visant leur réintégration au tissu urbain existant, et de renouer le contact perdu avec le fleuve ou la mer.

Or, la reconquête de l'interface ville /port n'a pas été un exercice simple, et continue à nourrir

de multiples débats, tout le monde s'accorde pour dire qu'il faut y envisager une action de recomposition ville/mer, et il apparaît que la mise en valeur de l'interface ville- port est capable de participer à la transformation de l'image d'une ville ; pour assurer cette volonté , une étude globale du phénomène de reconversion des fronts d'eau qui viserait à dégager des stratégies et des modèles de reconquête était faite.

Depuis les premières opérations *reconquet urbain* aux États-Unis, ce mouvement ne s'est pas arrêté et se propage, touchant toutes villes portuaires dans le monde, c'est sur les villes portuaires nordaméricaines, où ce phénomène a été le plus précoce, puis il apparaît en Europe, mais aussi en Australie à Sydney et Brisbane et à partir des années 1990, une troisième génération se dessine ,les pays nouvellement industrialisés et les pays en voie de développement. La situation n'était peut-être pas noire dans les années 50 ; elle n'est peut-être pas aussi rose aujourd'hui ; elles soulignent l'ampleur des aménagements intervenues dans l'interface ville/port qui sont décrites dans les exemples analysés (San Francisco, Marseille, Londres) Le phénomène de reconversion des fronts d'eau, parce qu'il touche



aujourd'hui la totalité des villes portuaires grandes ou petites, Bejaia, en tant que ville portuaire, Bejaia tôt ou tard sera obligée de rejoindre ce mouvement de *reconquet urbain* .