



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

Mémoire de Master 2

OPTION : Architecture en Zone Urbaine Littorale
A.Z.U.L

Enseignant porteur de Master : Dr. ICHBOUBEN Y (Maître de conférences)

La reconversion des zones portuaires comme une stratégie de redynamisation urbaine (Le cas d'Alger)

Présenté par :

DJILLALI Madina

Encadrée par :

Mr. AOUISSI K.B (M.A.A Université de Blida).

Résumé :

Le mouvement de reconversion des anciens sites portuaires au profit d'activité urbaine a connu une propagation depuis les années 1950. Il se présente comme le fruit de la délocalisation des anciens ports au profit de sites suburbain et en mer profonde, comme réponse aux exigences du gigantisme naval et à la mondialisation des échanges commerciaux. Ce mouvement baptisé 'Waterfront Revitalisation' demeure inévitable pour les grandes villes portuaires, il est observé à une échelle globale partant des premières expériences Nord-Américaine de Boston, Baltimore etc. aux récentes expériences africaines à l'instar du Cap et Tanger. Ce mouvement vient après une longue période d'éclatement spatio-fonctionnel entre la ville et le port, il est considéré comme un moyen d'embellissement et de promotion pour la ville. Alger et son port, vivent actuellement un paradoxe exprimé par un clivage ville/port, Alger est privée actuellement de toutes urbanités en front de mer. Cependant cette situation s'avère temporaire, car la volonté de transformation du port d'Alger est exprimée par le PDAU Alger (2015-2035). L'objet de ce travail est de voir la possibilité de cette transformation ainsi que sa pertinence face aux besoins et aux ambitions d'Alger de demain.

Mots clés : Villes littorales, villes portuaires, port, Alger, rupture ville/port, clivage ville/port, reconversion portuaire, *Waterfronts*.

Cadre général du mémoire

Table des matières

- **Introduction générale**.....
 - Choix de l'option
 - Présentation de l'option
- **Etat de connaissances**.....
 - 1. **Thématique générale : Architecture en zone urbaine et littorale**.....
 - a. Introduction à la ville littorale.....
 - b. Présentation de la ville littorale :
 - Sur le plan urbanistique

- Sur le plan architectural

e. Présentation de la zone portuaire

- **Thématique spécifique : La reconversion des zones portuaires comme une stratégie de redynamisation urbaine (Le cas d'Alger)**
 - Problématique de la recherche
 - Méthodologie de la recherche
 - La reconversion portuaire
 - Les origines du mouvement
 - La diffusion du *waterfronts revitalizations*
 - L'évolution du mouvement
 - L'évolution des relations ville/port à Alger
 - La réalité urbano-portuaire d'Alger
 - Constat sur la zone portuaire d'Alger
 - La proposition du réaménagement du port d'Alger
 - Les futurs défi et enjeux des reconversions portuaires
 - Alger, vers quel réaménagement portuaire
- **Conclusion générale**
- **Références bibliographiques**

1. Choix de l'option :

La démarche entreprise cette année de suivre un Master 2 en architecture option AZUL (Architecture en Zone Urbaine Littorale), a été faite dans le but de faire une initiation à la recherche en se basant sur les principes fondamentaux de l'option. Elle s'intéresse en premier lieu à la zone littorale et ses caractéristiques sur le point de vue architectural et urbanistique. Permettant de toucher de près à ce sujet d'actualité qui concerne aussi bien les villes littorales mondiales que les villes algériennes. Et c'est d'ailleurs ce qui m'a attiré en premier lieu, me permettant d'explorer le domaine des villes littorales avec des outils pratiques permettant de faire une lecture architecturale et urbanistique de ces zones. Mais c'est aussi un pas en avant afin d'avoir la chance de postuler pour un doctorat et donc pousser l'apprentissage toujours plus loin dans le domaine de l'architecture. D'abord afin d'arriver à une satisfaction personnelle, mais aussi à un développement professionnel et intellectuel dans le domaine passionnant de l'architecture.

Le choix de l'option a été motivé par un intérêt particulier pour la zone littoral en général, c'est un des espaces les plus complexes, constituant une zone où se rencontrent deux milieux naturels complètement différents, à savoir la mer et la terre. L'architecture dans cette zone est particulière et répond à certaines normes qui parfois ne sont pas vraiment adaptées, raison pour laquelle on peut observer un bon nombre de problèmes et de dysfonctionnements de ce côté avec une urbanisation anarchique qui dénature la beauté et l'équilibre du site. La présence d'un port dans la majorité des villes littorales ajoute un plus aux fonctionnalités de la ville, mais engendre la plupart du temps une certaine cassure et rupture entre la ville et son front de mer, ne trouvant pas de relation logique et pratique avec le port outre l'aspect économique et industriel imposé par les activités portuaires souvent commerciales et industrielles.

Le but du mémoire est donc de faire une approche spéciale afin de mettre en avant les principales caractéristiques de la zone portuaire en général et algérienne en particulier. Avec ses avantages et ses limites mais surtout étudier les solutions prises par le gouvernement qui, depuis quelques années vit une véritable prise de conscience quant au littoral algérien et ses ports. C'est notamment sur le port d'Alger que sera mis l'accent de cette recherche, en utilisant les préceptes de l'option AZUL pour avoir tous les outils indispensables, qui nous permettront nous en tant qu'architectes de donner un avis critique et fondé sur la réalité de cette zone souvent oubliée.

Le travail étant encadré et argumenté par une prise en charge spécialisée, ainsi que des séminaires et séances de corrections permettant d'orienter la recherche et apporter encore plus d'impact et d'intégrité au mémoire.

2.Présentation du master AZUL (Architecture en Zone Urbaine Littorale)

D'abord, à travers ce master nous nous intéressons principalement au rapport site/projet (architecture et environnement). Un bon projet dans ce master est 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 nombre d'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.* (Dominique ROUILLARD, Claude PRELORENZO et René BORRUEY, 1993), « *un bon projet est celui qui s'intègre dans son contexte, et profitable pour son environnement immédiat.*».

L'approche, à savoir la connaissance du site, ces 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. 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 le plus complexe, particulièrement quand il s'agit d'intervenir sur le plan architectural et urbanistique. 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 quel 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 tourisme de notre littoral.

Il faut dire que nombreuses études ont montré que les régions littorales ont été de tout temps le plus convoitées tant pour le développement de l'activité purement touristique que pour d'autres activités économiques (Jacques MARCADON, 1999). Elles sont de tout temps l'objet de conflits sévères en termes d'occupation de l'espace (Francesco FRANGIALLI, 1994). Pour exemple, sur les 400 millions d'habitants que compte le bassin méditerranéen près de 150 millions vivent sur le littoral dont plus de 60% sont des urbains (Jean-Claude JAGER, 1998); et si la rive sud représentait le un tiers en 1950, la moitié en 1985, elle représentera, d'après les statistiques les deux tiers en l'an 2025. Des études (Annie Pinaud-Bonnelie, 1993) sur l'urbanisation du littoral ont montré que c'est surtout sur les rivages que la progression du bâti est spectaculaire et, l'essor du tourisme est généralement le principal responsable des mutations du paysage bâti dans les espaces à vocation touristique (Jérôme LAGEISTE, 2006) et (Jean RIEUCAU, 2004). En moins d'un siècle l'interaction entre les différentes activités en développement en zones littorales a donné naissance à une urbanisation inouïe des régions littorales.

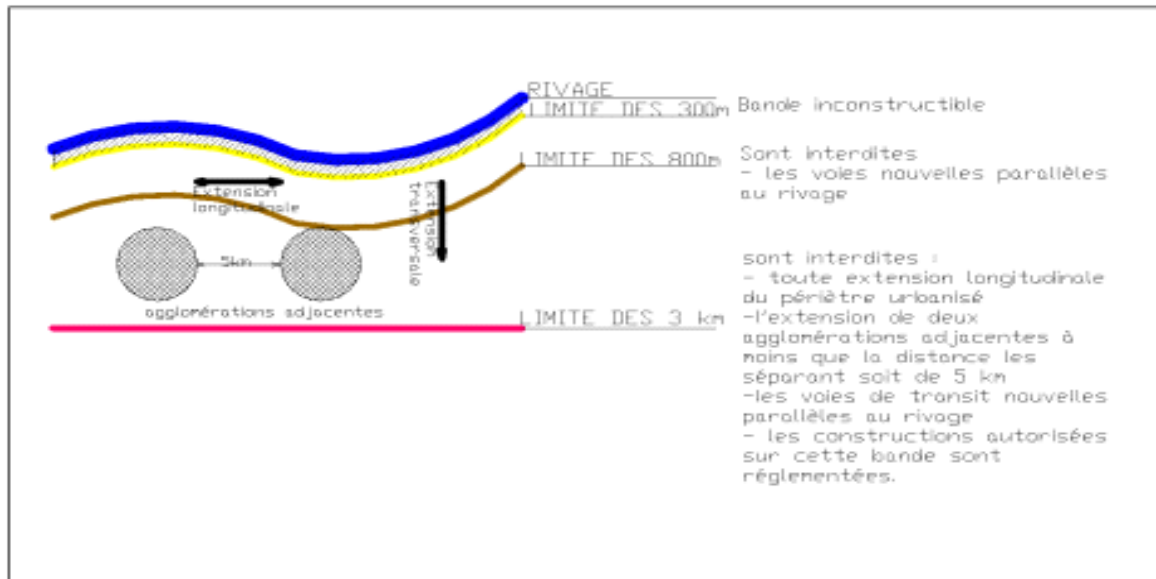
Dans le cas de l'Algérie, il faut dire qu'aujourd'hui les situations décrites par nombreux spécialistes dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, dans notre pays, sont : **l'habitat**, qui en plus de l'offre qui n'arrive toujours pas à satisfaire la demande, l'architecture, le confort, etc. 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 alarmantes. Ainsi, l'image de notre littoral est désolante. En effet, face à une urbanisation non contrôlée, issue d'interventions peu réfléchies, des effets indésirables sont préoccupants -empiétements sur des espaces censés être protégés ; le paysage bâti de valeur patrimoniale ne cesse de se dégrader jusqu'à voir cette belle architecture et ce bel urbanisme dont jouissaient jadis nombreuses villes du littoral, est envahi de nos jours par des extensions très typiques, souvent sans rapport avec les spécificités évidentes du littoral ; nombre d'espaces naturels de grande valeur sont envahis par la construction (les sites verts), et d'autres pollués (les plages, les cours d'eau) ; etc. -. Certains espaces qui étaient autrefois espace d'accueil, de convivialité et lieu privilégié de la vie, à force n'inspirent que dégoût et sont devenus par le temps répugnants et hostiles à la vie normale-. Malheureusement et il faut le dire, malgré ce bilan négatif, nous avons continué à agir toujours de la même manière comme, du moins jusqu'à ces dernières années. Nous nous sommes peu intéressés aux situations réelles de nos villes ; et encore moins pour le cas des villes du littoral où nous avons produit et organisés l'espace bâti souvent de la même manière que nous le produisons et nous l'organisons ailleurs – les mêmes contenus des plans d'urbanisme à l'exceptions quelque fois des statistiques qui diffèrent ; nous élaborons souvent des plans types ; etc.-. Les particularités, si significatives de nos villes littorales, sont peu pour ne pas dire jamais, prises en considération dans la manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie.

Les pouvoirs publics prenant conscience de la problématique même très en retard, ont finit par mettre en place une réglementation récemment, portant sur la protection et à la valorisation du littoral par textes de lois et d'un ensemble de plans.

- **La loi n° 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme.**

La présente loi a pour objet d'édicter les règles générales visant à organiser la production du sol urbanisable, la formation et la transformation du bâti dans le cadre d'une gestion économe des sols, de l'équilibre entre la fonction d'habitat, d'agriculture et d'industrie ainsi que de préservation de l'environnement, des milieux naturels, des paysages et du patrimoine culturel et historique sur base du respect des principes et objectifs de la politique nationale. Les articles 44 et 45 de la section 1 du chapitre IV sont consacrés au littoral.

- **la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.**



Cette loi délimite trois bandes dans le littoral tel que défini à l'article (07), dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation (voir figure ci après).

- Décret exécutif n°06-351 du 5 octobre 2006 fixant les [conditions de réalisation des voies carrossables nouvelles parallèles au rivage](#)
- Décret exécutif n° 07-206 du 30 Juin 2007 fixant les [conditions et les modalités des constructions et des occupations du sol sur la bande littorale, de l'occupation des parties naturelles bordant les plages et de l'extension de la zone objet de *non aedificandi*.](#)
- Décret exécutif n° 04-113 du 13 avril 2004 portant [organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral](#)
- Décret n° 09-114 du 7 avril 2009 fixant les [conditions d'élaboration du Plan d'Aménagement Côtier, son contenu et les modalités de sa mise en œuvre](#)
- Décret exécutif n° 06-424 du 22 novembre 2006 fixant la [composition et le fonctionnement du conseil de coordination côtière](#)
- Décret exécutif n° 04-273 du 2 septembre 2004 fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n°302-113 intitulé "[Fonds national pour la protection du littoral et des zones côtières](#)"

Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT), après avoir décrit ce phénomène en Algérie comme « **la littoralisation tout azimuth** » et lui consacre tout un chapitre en vue de sa protection et sa valorisation.

[Le Plan d'Aménagement Côtier \(PAC\)](#)

Elaboré conformément aux dispositions de la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral (Art.25). Les modalités de sa mise en œuvre sont contenues dans le décret d'application N° 09-114 du 07 avril 2009. Il s'est traduit par : - la délimitation et la matérialisation physique du littoral, des zones naturelles d'intérêt écologique et des limites d'extension des agglomérations. - Le cadastre du littoral (état de fait environnemental et foncier). - L'établissement du bilan écologique et l'identification des occupations et des atteintes au milieu

- [Les instruments d'urbanisme : Le Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme \(PDAU\) et le plan d'occupation des sols \(POS\)](#)

Suite à la promulgation de la loi relative au littoral, il est urgent de rendre compatibles les PDAU de toutes les communes littorales ainsi que les POS déjà approuvés avec les dispositions de la loi « littoral », qui stipulent : « dans le cadre de l'élaboration des instruments d'aménagement et d'urbanisme concernés, l'état et les collectivités territoriales doivent : - «Veiller à orienter l'extension des centres urbains existants vers les zones éloignées du littoral et de la côte maritime. - Classer dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et frappées de servitudes de non aedificandi, les sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel ou touristique. - Encourager et œuvrer pour le transfert vers des sites appropriés, des installations industrielles existantes dont l'activité est considérée comme préjudiciable à l'environnement côtier ».L'aménagement du littoral doit s'opérer dans un cadre juridique précis qui tient compte de la hiérarchie des normes et des instruments d'urbanisme. Même si les dispositions n'ont pas empêché l'urbanisation de s'étendre dans les zones proches du rivage, ceci met en évidence l'importance du sujet. Et c'est pourquoi l'option AUZL s'y intéresse.

Afin que notre action, en tant qu'architecte et urbanisme, soit judicieuse et profitable, il est nécessaire et important d'identifier, de comprendre, et d'expliquer de manière réfléchie les indicateurs qui ont marqué la production de ce bel urbanisme et de cette belle architecture d'antan, et aussi les facteurs à l'origine des situations de désolation que vivent aujourd'hui les villes littorales. Ces indicateurs, qui sont aujourd'hui probablement peu connus, seront précieux pour nous les professionnels, qui ont les compétences de les traduire dans notre démarche opérationnelle en matière de production et d'organisation du paysage bâti en zones littorales. L'Objectif est de redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique et, ainsi que la vie agréable dont jouissaient autrefois. Décisive, aujourd'hui que les pouvoirs publics algériens expriment une volonté pour le développement du tourisme. Décisive également, aujourd'hui avec l'évolution des modes et de qualité de vie, et l'avènement de la pratique touristique dans notre société.

L'objectif de cette approche est pour, une meilleure adaptation aux particularités du milieu local dans notre manière de produire et d'organiser l'espace bâti, une meilleure protection et mise en valeur des potentialités locales, et enfin une meilleure réflexion dans une démarche de développement durable.

Le terme littoral définit la bande de terre constituant la zone de jonction et de contact entre une étendue maritime et la terre, il peut s'étendre suivant les régions de quelques mètres à plusieurs kilomètres.

La ville littorale à travers son emplacement spécifique, est un point de contact terre / mer / atmosphère, présentant des particularités économiques et sociales, mais surtout architecturales et urbanistiques qu'on ne peut retrouver dans les autres villes dites de l'arrière-pays ou de l'intérieurs. Le rapport site/ville devient alors plus complexe et influe sur la production urbaine et architecturale de cette zone.

La ville littorale a toujours présenté un laboratoire en termes de production architecturale et d'urbanistique, qui font d'ailleurs toute sa particularité et lui permettent de se démarquer des autres régions du pays.



La ville littorale sur le plan architectural :

L'architecture en zone littorale est une architecture spéciale et propre à cette partie du pays. C'est d'ailleurs ce qui fait sa particularité, qui est notamment influencée par plusieurs facteurs économique, sociaux et naturels ... etc

On peut alors distinguer plusieurs particularités importantes de l'architecture du littoral, notamment :

- **La forme architecturale :**

Il est fréquent de constater une forme particulière dans l'architecture du littoral, dite dynamique reprenant des formes fluides inspirées de la mer et le mouvement des vagues. Mais aussi adaptée à l'élément naturel qui est le vent, et qui peut beaucoup influencer la production architecturale en littoral à cause de sa puissance.

Pour résumer, l'utilisation de la métaphore et les formes dynamiques revient en partie à :

- Les éléments climatiques imposent une forme architecturale comme les vents
- Les facteurs économiques, avec la réalisation de projets attractifs pour assurer une source de revenu pour la ville.

Figure 02 : L'illustration des formes dynamique en architecture en milieu littoral

- **L'implantation et l'orientation du bâti :**

Le littoral jouit d'un ensoleillement important, ce qui conditionne beaucoup la production architecturale, surtout sur le plan de l'orientation et de l'implantation des bâtiments.

L'orientation la plus adaptée dans une ville littorale c'est vers le Sud-Est et le Sud, permettant d'avoir un ensoleillement naturel tout au long de la journée, mais surtout optimiser l'exploitation de la vue sur la mer.

Des éléments horizontaux sont utilisés en façade afin de réduire le rayonnement solaire (auvents, balcons, pergola, brise soleil...).

Figure 03 : Une orientation favorable à un bon ensoleillement, et une vue imprenable sur la mer

- **Les matériaux de construction et les couleurs :**

Une fois encore, la prise en compte de l'élément naturel est primordiale avant de penser à la construction en milieu littoral, car l'humidité, l'ensoleillement et les vents mais aussi l'air chargé en iode et en sel peuvent influencer négativement sur les matériaux de construction. D'où le fait d'éviter d'utiliser l'acier afin de ne pas tomber dans le problème de corrosion.

Les matériaux le plus souvent utilisés en milieu littoral sont :

- La brique
- Le béton
- Le béton cellulaire
- Les panneaux isolés
- Le bois naturel
- Le verre



En ce qui concerne les couleurs utilisées dans la construction en milieu littoral, il est fréquent de trouver une utilisation de couleurs claire comme le blanc. Afin de réduire l'absorption du rayonnement solaire, et donc avoir plus de clarté et garder la fraîcheur en intérieur.

La couleur bleue est aussi fréquente dans ce milieu particulier, car c'est une couleur qui rappelle la couleur de la mer et du ciel. Donnant plus de charme au bâti et une métaphore forte de la mer en plus des formes et des éléments de la façade inspirés de la nature, elle crée une ambiance propre au littoral.

- **Le traitement de façades :**

Les façades sont importantes en littoral, car c'est ce qui donnera une image de vitrine du pays faisant face à la mer et au monde. Raison pour laquelle les façades du littoral sont traitées d'une façon particulière, surtout en ce qui concerne le traitement de façade et les ouvertures.

Les ouvertures sont la plupart du temps grandes, donnant sur une vue imprenable sur la mer. Il est possible d'optimiser cette vue et surtout l'éclairage naturel en optant pour des baies vitrées, permettant ainsi une bonne ventilation et aération naturelle.

Mais les grandes ouvertures peuvent aussi poser problème en matière d'ensoleillement excessive, d'où l'utilisation d'éléments de protection (Pare-soleil horizontal ou vertical).

Figure 05 : illustration de l'utilisation des grandes ouvertures et baies vitrées

En ce qui concerne les façades et leur traitement, il est important de trouver le juste équilibre entre l'exploitation de la vue, l'ensoleillement et la protection des vents importants en bord de mer. D'où l'application de différents systèmes permettant d'avoir un maximum de confort sans perdre le charme du littoral.

Les dégradés en façade permettant d'avoir des terrasses et un jeu d'ombres pour réduire l'exposition au soleil. La réalisation d'acrotères perforés au sommet des façades fait office de brise vent.

Figure 06 : illustration du traitement de façade en zone littorale

La ville littorale sur le plan urbanistique :

La ville littorale est une ville particulière tant par son architecture mais surtout de sa composition urbanistique. Une particularité dictée par des facteurs sociaux, économiques et naturels qui ont donné lieu à de nombreuses formes urbanistiques propres à cette région particulière.

- **Les modèles d'organisation urbanistique des villes littorales :**

Ce qui caractérise l'urbanisation des villes littorales c'est le principe classique du lotissement adapté à la plupart des régions en front de mer. Ce principe est fait pour optimiser l'espace urbain, avec plus d'exploitation de la vue sur la mer. Mais outre l'aspect de rentabilité financière, l'intégration et l'adaptation à la morphologie du terrain sont totalement occultés. « *Partout dans les pays méditerranéens, les agglomérations urbaines, qui étaient autrefois compactes, se déploient en tâche d'huile, en forme tentaculaire ou le long des littoraux* » (Benoit et Comeau, 2005. P94)

Les principaux modèles d'urbanisation en littoral sont :

- **Une urbanisation en parallèle à la mer**

On peut constater ce modèle d'implantation urbain sur des villes littorales à terrains plats, avec une nette dominance des activités balnéaires. Ce modèle permet de profiter d'une meilleure vue sur la mer, avec une croissance de la ville parallèle à la ligne de côte en adoptant un tracé linéaire.

Des percés perpendiculaires sont aussi mis en place afin d'avoir un lien visuel avec la mer, avec une adaptation et une influence directe sur l'architecture et les éléments qui la composent.

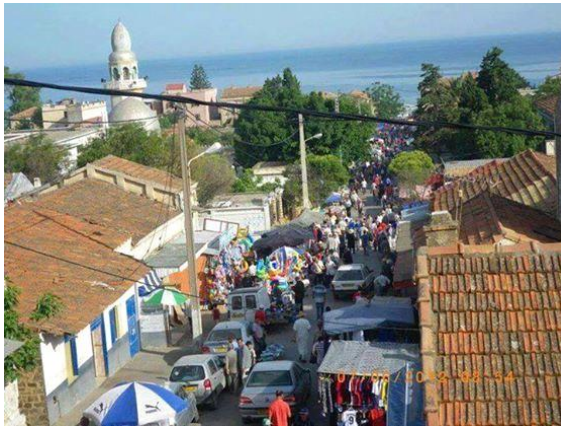
Figure 07 : Un développement de la ville littorale parallèle à la mer

- **Une urbanisation perpendiculaire à la mer :**

Si la nature du terrain pose problème, avec des formes montagneuses ou des pentes importantes, un second mode d'implantation est possible en milieu littoral, il s'agit de l'implantation perpendiculaire à la mer.

Ce genre de sites bénéficie d'une ventilation naturelle et d'une bonne protection contre les vents et l'humidité. Ce qui donne lieu à un tracé urbain qui suit la morphologie du terrain selon les lignes de crête, donnant des formes organiques avec un système de dégradation qui facilite la vue sur la mer.

Figure 08 : un développement de la ville littorale perpendiculaire à la mer



- Les percés vers la mer :

Lors du développement de la ville littorale, des percés vers la mer sont mis en place permettant de garder un contact visuel permanent avec cet élément important. Un contact physique est aussi mis en place grâce à des ruelles et des boulevards ainsi que des axes mécaniques, avec un aboutissement sur des placettes ou des endroits de rencontres.

Ces axes sont aussi un moyen de garder une ventilation naturelle, surtout lors d'éventuelles extensions de la ville.

- Les facteurs économiques influent sur aménagement urbain :

Les activités économiques d'une ville sont la plupart du temps le baromètre de son développement, surtout dans les villes littorales où ces activités ont un impact sur tout développement de la ville dans différents domaines.

- **Activités portuaires** : Le port est le point de jonction entre deux modes de circulation différents, le maritime d'une part et le continentale d'autre part. Ce qui donne des infrastructures particulières pour permettre le contact entre la terre et la mer, mais surtout faciliter les activités propres à la vie portuaire. Avec une population active pour faire fonctionner cet ensemble, et une autorité portuaire pour gérer le tout. Le port a donc toujours une vocation commerciale dominante créant des fonctions spécialisées.

Figure 10 : les différentes vocations des ports

- **Agriculture** : En général, une ville à vocation agricole se développe de façon à préserver son activité et mettre en avant ses terres. Mais dans le cas des villes littorales, on constate que le développement se fait généralement près du trait de côte, avec des extensions qui empiètent sur les terres agricoles.
- **Tourisme** : La zone littorale dispose d'un attrait particulièrement important, attirant des personnes à la recherche d'un cadre différent et agréable face à la mer. Ce qui engendre une architecture particulière qui doit répondre aux attentes des estivants. C'est aussi d'un point de vue économique que les villes à vocation touristique se développent avec la présence d'hôtels, restaurants... etc. Les principaux types de tourisme que connaît la ville littorale sont : Tourisme de santé, balnéaire, vert et culturel.

J'aurai aimé voir des plans, des schémas, des choses autres que des photos car c'est un mémoire d'architecture et d'urbanisme, ainsi que, de mettre en relation le phénomène et son effet spatial sur l'urbanisme et l'architecture, si on parle de vent, de soleil de mer...

Cas de la ville littorale Algérienne :

Le littoral algérien est à l'image des littoraux mondiaux, avec une croissance urbaine incontrôlée guidée par le besoin de littoralisation. Engendrant une image chaotique du littoral algérien, malgré son étendue vaste qui touche près de 1200 km au total et le grand potentiel dont il dispose.

Pour résumer en quelques points les résultats de cette urbanisation spontanée et non organisée :

- Un empiètement sur les terres agricoles en faveur d'un foncier de plaisance et d'habitation.
- Une dégradation des milieux naturels du littoral, suite à une forte affluence de la population engendrant une grande pollution.

Afin de mieux comprendre le résultat actuel observé sur le littoral algérien, il est important de remonter dans l'histoire et plus exactement à la période post indépendance. Période durant laquelle le littoral algérien a connu ses plus fortes transformations, suivant deux politiques fortes qui ont dicté l'évolution de ce littoral tant sur le plan architectural qu'urbanistique.

La politique de l'état algérien fut celle de mettre l'accent sur les grandes villes du littoral, à savoir Alger, Oran, Annaba. Mais d'autres villes moyennes ont également bénéficié de l'attention particulière des pouvoirs publics comme Skikda, Mostaganem ou encore Bejaia. Ce qui a engendré une forte concentration industrielle, entraînant une affluence démographique importante engendrant une urbanisation et des constructions anarchiques juste pour répondre à la pression de la population observée pendant cette période. Mais cette politique a aussi causé un complet délaissement du reste de la côte algérienne, avec une politique axée sur l'industrie portuaire au détriment des autres aspects et possibilités du littoral. D'où le résultat désolant de délaissement observé sur la majeure partie des villes littorales.

Ce qu'on peut observer dans l'évolution des villes littorales, c'est un développement en complète rupture avec le tissu colonial. Ce qui a engendré des problèmes fonctionnels et relationnels entre le front de mer et la ville littorale elle-même.



Un second point important qui permet de mieux analyser les particularités de la ville littorale algérienne consista à étudier les instruments d'urbanisme (POS, PDAU) mis en place par les autorités. Ces instruments sont tout simplement instaurés de la même façon que pour une ville normale de l'intérieur du pays. Ne prenant compte d'aucune des particularités de la ville littorale, c'est le plus souvent les mêmes types d'implantations et de plans que l'on retrouve dans ces zones particulières.

Le seul effort fourni par les autorités algériennes a consisté à mettre en place une réglementation assez maigre afin de protéger le littoral. Différentes règles qui préconisent de garder une bande de 100 mètres à partir du rivage non constructible, et de 300 mètres dans des zones à l'écosystème fragile.

Hormis cette loi, il n'existe aucune autre démarche propre à la ville littorale ni à son développement.

Présentation de la ville portuaire

Les villes portuaires ont constitué depuis longtemps un comptoir d'échanges et de contact des peuples, il est à noter que les villes en bord de mer sont considérées comme des villes importantes de par leur proximité avec un facteur majeur qui est l'eau (la mer) bien qu'il soit aussi un facteur de danger, mais leur importance est d'autant plus grande avec la présence d'un port qui de par ses activités apporte une ressource importante à la ville tant sur le plan économique que social.

• Définition terminologique et typologique de la ville portuaire :

Définition conceptuelle :

Le terme se compose de deux termes bien distincts (ville – port), pour la définir il est important de définir chaque entité afin de mieux comprendre la composition du mot en lui-même.

- **La ville** : Selon Larousse, la ville est une agglomération relativement importante dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées, notamment dans le domaine tertiaire. Ville est une unité urbaine étendue et fortement peuplée (dont les habitations doivent être à moins de 200m chacune par opposition aux villages) dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines : habitat, commerce, industrie, éducation, politique, culture... Selon l'ONU (Organisation des Nations Unies), une
- **Le port** : Le terme vient du mot latin « portus » qui signifie passage. Il se définit comme un point de contact ou espace d'interface et de liaison entre deux systèmes de transports et de circulation (maritime et terrestre). Le port est un équipement

structurant qui constitue un outil d'aménagement de territoire et contribue à l'amélioration de la situation économique de la région qu'il dessert.

Définition typologique :

La ville portuaire tire son nom et ses caractéristiques mais aussi son importance de son élément le plus important qui est nul autre que son « port ». Elle représente une imbrication de deux entités distinctes tant par la morphologie que par la fonction et le fonctionnement. C'est par ailleurs cette différence qui donne à la ville portuaire toute sa complexité par le chevauchement de deux réseaux (terrestre et nautique).

« peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport (...) ces fonctions différencient la ville-port des autres peuplements urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale » (REEVES P. 1994 in. Ces ports qui créent des villes).

2. L'organisation spatiale de la zone portuaire :

On compte aujourd'hui un nombre qui varie entre 6000 et 7000 ports dans le monde, qui assurent plusieurs types de services qui font leur particularité et leur spécificité :

- **Les ports monofonctionnels** : qui traitent un nombre restreint de produits, pour la plupart des produits en vrac (les matières premières).
- **Les ports multifonctionnels** : Ce type de ports s'étendent sur de vastes territoires où on voit coexister plusieurs activités industrielles avec des services de transport.
 - La fonction de transit : Le port arrive à développer des relations maritimes aussi bien avec l'outre-mer qu'avec l'arrière-pays. Il se trouve donc à la jonction du trajet maritime et du trajet terrestre.
 - La fonction industrielle : Elle est exclusivement réservée au trafic passant de la marchandise.
 - La fonction de plaisance et de pêche : Il s'agit principalement d'une fonction de pêche industrielle ou de la pêche locale réduite. De petits métiers regroupant des commerces ou activités de loisirs propres à la région (restauration, pêche, kiosques ...)
- **Spécificité des villes portuaires** :
 - **La ville portuaire et sa façade urbaine** : La ville portuaire est avant tout une ville littorale qui se construit face à la mer, qui est l'élément régisseur de son urbanisation, mais ce n'est pas toujours le cas pour toutes les villes, certaines villes à leur début n'étaient pas des villes urbanisées.
 - **Une source d'évasion** : L'influence de la mer joue un rôle important sur le côté sentimental et psychique, on se sent fort et impuissant à la fois face à l'immensité et cette sensation d'infini face à l'horizon qui semble sans fin dont aucune limite ni barrière. La couleur bleue de la mer et l'air marin jouent un rôle sur le sensoriel et donnent cette sensation d'évasion et de confort à l'homme.

La ville littorale est une ville particulière sur plusieurs points, tant sur le plan architectural qu'urbanistique. C'est d'ailleurs ce qui attire les visiteurs et les habitants, tous à la recherche d'un cadre de vie agréable et propice aux activités économiques.

L'architecture de la ville littorale est influencée par les éléments naturels de la région, tant par le climat, la nature des sols et les phénomènes naturels pouvant engendrer des dégradations aussi bien du bâti que du cadre ambiant. C'est d'ailleurs ce qui a poussé l'homme à chercher le meilleur moyen de s'implanter de la meilleure façon possible, afin de profiter du cadre maritime sans s'exposer aux dangers.

La mer étant l'élément le plus important de la ville, elle est d'ailleurs le critère d'orientation principal. Entre ouvertures, terrasses et percées vers la mer. L'homme est toujours à la recherche d'un contact visuel et physique constant avec la mer.

Le développement de la ville littorale se fait depuis de longues années d'une façon complètement spontanée, sans prendre en compte un découpage ou une implantation propre à la région. Ce qui

engendre un empiètement sur les terres agricoles par exemple, ou des extensions des villes qui ne respectent aucun schéma propre à la région.

La présence du port est un facteur important qui rajoute plus de contraintes à cette ville déjà riche en difficultés. Contraintes qui entraînent un problème de fonctionnalité mais surtout de fonctionnement entre la partie du port et front de mer et la ville. Aujourd'hui, quasiment toutes les villes littorales comptent la présence d'un port, où on peut observer une situation de clivage et de rupture entre le port et la ville.

Car le port fonctionne la plupart du temps de façon indépendante de sa ville, entretenant une relation dissociée avec cette dernière ce qui entraîne une frustration et une situation de clivage entre ville et port. Ce Clivage peut freiner l'évolution de la ville et du port, surtout si les relations sont rompues entre les deux entités. Mais pour remédier à ce genre de situation, plusieurs modèles mondiaux ont opté pour une solution qui permet aussi bien de redonner une nouvelle vie au port, mais surtout de recréer une nouvelle dynamique avec sa ville.

2 . Thématique spécifique

La reconversion portuaire dans les grandes villes littorales, application sur le cas d'Alger.

a. Problématique de la recherche :

Alger et son port sont à l'image des villes portuaires mondiales, qui sont aujourd'hui confrontées à la délocalisation de leurs fonctions vers des ports au tirant d'eau plus important. Situation qui n'arrange en rien le clivage ville/port, qui se voit accentué et affirmé avec un délaissement de la partie portuaire avec cette délocalisation future. Et donc un abandon et une rupture plus prononcée entre la ville et son port.

La ville portuaire d'Alger se prépare aujourd'hui à faire face à une future délocalisation de son port, qui est le port le plus important au niveau national. C'est le port d'El Hamdania qui a été choisi pour accueillir les fonctions portuaires.

Mais avant d'étudier le devenir de ce port d'Alger, et aux vues de l'état actuel du port d'Alger qui vit une réelle situation de rupture et de clivage avec sa ville. Clivage voulu et planifié à travers l'histoire qui a engendré une situation d'étouffement du port et de la ville, avec deux systèmes qui se chevauchent mais qui ne marchent pas ensemble pour autant. A cet effet, et à la lumière de ce constat, on peut voir se dessiner des problématiques qui touchent à cette région portuaire, qui fait face à de nombreuses difficultés de cohabitation entre la ville et le port. Il est alors possible de dégager un certain nombre de questions essentielles à la bonne lecture de cette région, qui permettront de structurer la recherche. Les problématiques les plus évidentes sont :

1/ Quelle est la réalité urbano-portuaire d'Alger et comment elle affecte tangiblement la qualité de vie de la ville ?

2/ Quel sera le futur de ces relations sur le court et le moyen terme ?

3/ Le projet de réaménagement du port d'Alger proposé par le plan stratégique PDAU (2015-2035) est-il vraiment faisable, et si c'est le cas, peut-on vraiment le qualifier de projet de reconversion portuaire (Waterfront) ?

b. Les objectifs de la recherche :

Cette recherche qui visera à mettre en avant les principaux problèmes que rencontre la ville portuaire d'Alger, avec dans un premier temps un constat de cette ville d'Alger. Constat qui permettra de mettre en évidence le réel malaise que subit cette ville, qui pendant des années subit un clivage politiquement voulu qui aujourd'hui a engendré une situation de blocage entre ces deux entités de la ville.

Pour mieux structurer la recherche, les idées développées seront organisées comme suit :

- La mise en avant des problèmes et des facteurs qui ont engendré ce clivage ville/port au niveau de la ville d'Alger.
- La mise en évidence les limites et faiblesses de cette ville qui se retrouve étouffée par un port, qui lui-même a atteint ses limites en matière d'exploitation et de développement.
- Et enfin, fin d'avoir une base solide et des arguments stables afin d'étudier les solutions proposées afin de remédier à ce clivage, une étude du Waterfronts Revitalizations sera faite, permettant ainsi de préparer une introduction à la critique du projet de reconversion du port d'Alger programmée.
- En se basant sur une étude comparative de différents projets qui ont une relation avec le port d'Alger tant sur le plan géographique que sociologique et culturel.
-

b. Méthodologie de recherche :

Le sujet de la ville portuaire est un sujet actuel et particulièrement sensible, car ces villes littorales disposent d'un élément physique important, qui au fil du temps a imposé sa propre dynamique qui peut être aux antipodes de celle de la ville à laquelle il est le voisin direct. Ce qui engendre cette problématique particulière qui est ce Clivage ou rupture entre les deux entités ville/port.

Pour pouvoir structurer cette recherche, il d'abord fallu revenir à la base de la ville portuaire qui est avant tout une ville littorale. Avec donc une première partie de ce travail qui mettra en avant les points suivants sous forme d'une thématique générale :

- Mettre en avant le lien entre la morphologie de la ville et l'environnement naturel avec la ville littorale.
- Présenter les particularités des villes littorales en général sur le plan architectural et urbanistique.
- Présenter les spécificités de la ville littorale algérienne suivant les mêmes critères (architectural et urbanistique)

Il sera ensuite question de la ville portuaire, élément important et structurant de ce travail, qui doit d'abord être mis en avant afin de mieux comprendre ses caractéristiques et sa forme.

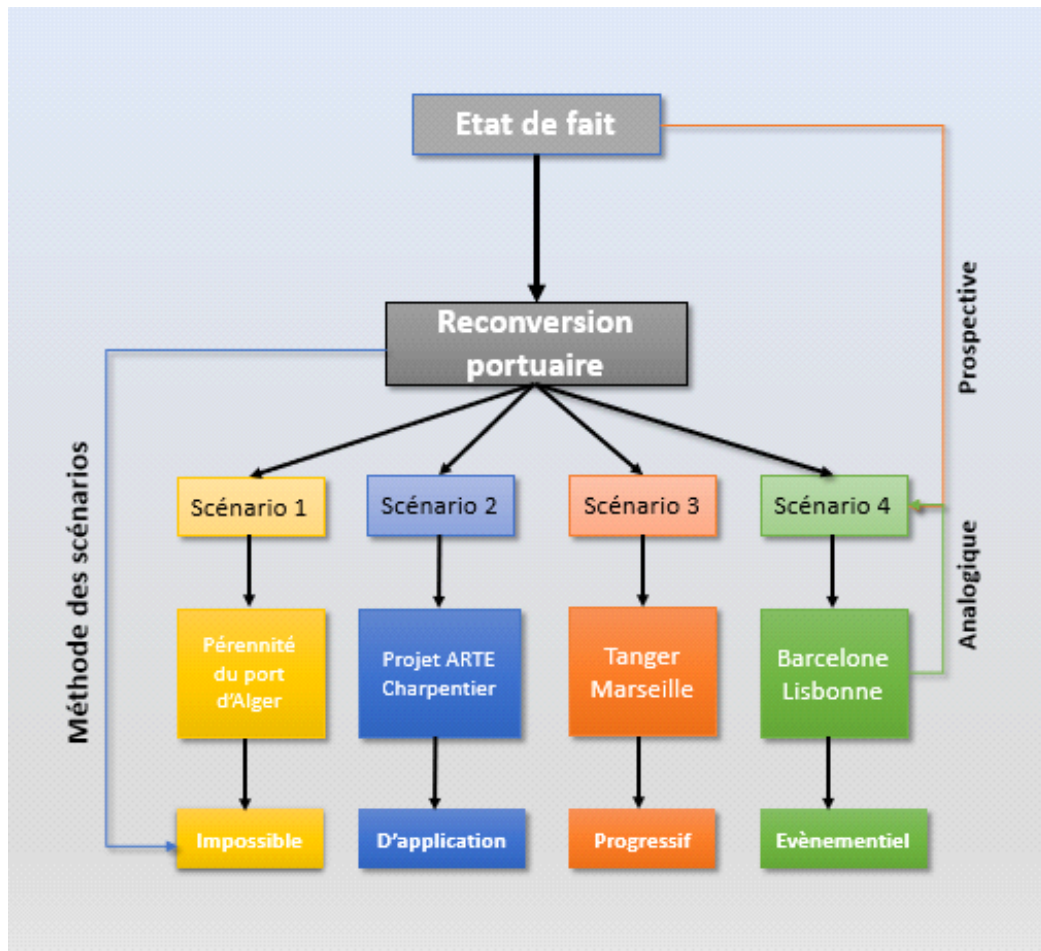
Un deuxième chapitre : (les villes portuaires et la reconversion portuaire), dans ce chapitre, deux approches seront utilisées afin de mener la recherche. Premièrement une **approche historique** qui tendra à :

- Identifier les facteurs de mutations de cette relation entre la ville et le port d'un point de vue général, en mettant en avant les problématiques que rencontrent les villes portuaires à travers le monde.
- La reconversion portuaire dans le monde et son évolution à travers l'histoire, afin de mieux comprendre son origine et ses principes.
- Faire une étude de l'évolution des relations ville/port de la ville d'Alger.
- En dégager un constat et un état de fait de la ville portuaire d'Alger. En identifiant les causes du clivage ville/port et ces conséquences et cela par l'établissement d'un état des lieux afin de montrer le décrochage entre la ville et son port.
- La nécessité de la reconversion portuaire comme résultante du projet de délocalisation du port.

C'est ensuite en se basant sur une **approche prospective** urbaine afin de construire un ensemble de scénarii sur les futurs possibles de la reconversion portuaire d'Alger

- L'état actuel d'Alger et son port, en mettant en avant l'état des relations de la ville avec son port
- La nécessité de la reconversion portuaire, en se basant sur le constat de la ville portuaire d'Alger
- Alger sur les traces d'autres ports au niveau mondial, avec une analyse d'exemples afin de s'initier au concept et aux avantages de ce phénomène.

- Afin de conclure l'études et synthétiser la recherche, il sera question d'une méthode qui se base sur le concept de la projection futuriste. Avec la mise en place de scénarios, qui est en d'autres termes, une méthode de prospective permettant d'établir plusieurs solutions et futurs possibles. La base des scénarios sera prise à partir d'exemples mondiaux, qui permettront de monter et tracer une autre perspective pour le port d'Alger en se basant sur des expériences réussies.



C. L'évolution des relations ville/port à Alger :

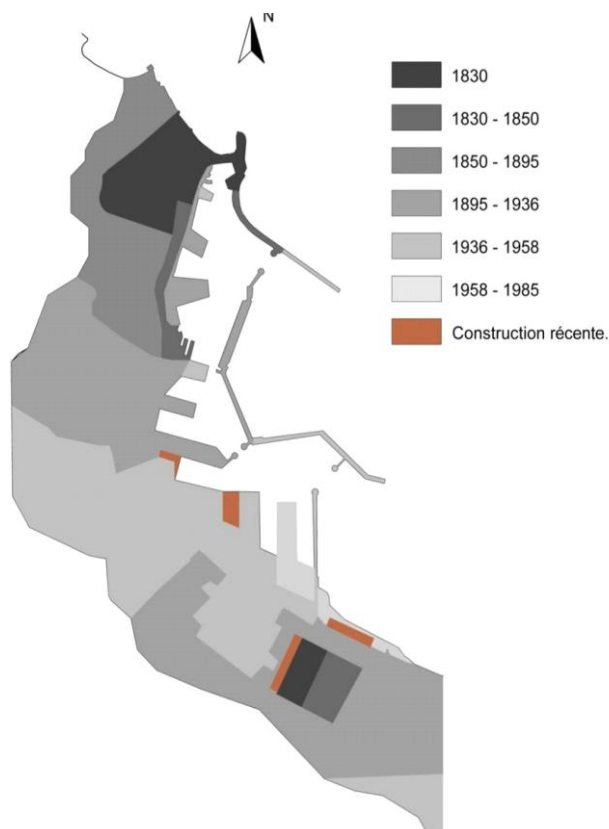
La zone portuaire d'Alger a connu une évolution particulière à travers le temps et les générations. Cette évolution a donné lieu à de nombreuses modifications tant sur le plan fonctionnel qu'urbanistique et architectural. Car, le port d'Alger n'a pas toujours été comme on le connaît aujourd'hui, et sa vocation n'a pas toujours été commerciale.

C'est d'ailleurs à travers cette longue mutation que les relations ville-port se sont développées pour aboutir à une situation de clivage et de rupture entre les deux entités fortes qui composent la zone portuaire d'Alger à savoir la ville et son port.

La zone portuaire d'Alger fut créée à partir de son port, et son apparition remonte à l'époque phénicienne. Le port à cette époque là n'avait qu'une fonction semblable à celle des autres ports dans le monde. A savoir un comptoir d'échange et une base navale de protection.

Pendant la période ottomane, la ville et le port et la ville ont constitué une typologie homogène avec des relations fortes et équilibrées. Mais avec l'arrivée de la colonialisation française c'est une longue période de changements et de bouleversements urbains qui touche la zone portuaire d'Alger.

Vers 1884, Alger à connu d'importantes transformations qui ont fait que le port d'Alger est passé d'une activité défensive et militaire à une activité tertiaire, avec un développement du port mais surtout une croissance urbaine de la ville. La naissance du chemin de fer et ses connexions avec les villes avoisinantes a créé une réticularité terrestre forte, avec un développement du port linéaire vers l'Est donnant lieu à un tissu industriel lié à l'activité portuaire.



Jusqu'à 1914, la zone portuaire d'Alger a connu un véritable éclatement de son système de relation ville-port, et s'est développée d'une façon importante et intensive, sans tracé particulier et d'une façon ponctuelle à chaque fois. Mais dans l'ensemble c'est un développement parallèle à la mer qui s'est fait, avec un système de percés pour garder le contact avec la mer. Ce développement n'ayant pas pris en compte le port, a eu pour résultat l'accentuation du clivage et de la rupture de la ville d'Alger avec son port. Une ville devenu tertiaire qui n'assure plus aucune liaison avec son port autre que celle assurée par les voies ferrées servant à acheminer la marchandise. L'aménagement de la moutonnière et de zones annexes pour appuyer la fonction du port (hangars, industries ..) vont accentuer cette rupture, faisant du port et de la ville deux entités qui ne communiquent plus que par un contact visuel ou industriel.

Cette organisation était une stratégie voulue en période coloniale, car le port servait de rempart et de point de passage des richesses vers la France.

Après l'indépendance, la ville d'Alger va connaître un grand nombre de bouleversements, notamment un boom démographique important et inédit, et un changement au niveau économique et social qui ne va qu'accentuer la rupture entre la ville et son port. La ville d'Alger connaît une affluence importante engendrée par un exode rural, avec une population à la recherche de chances de travail et d'un cadre plus agréable et propice à une stabilité économique. Face à ce phénomène, les autorités ont été obligées de répondre au plus vite à cette demande d'une population en pleine croissance.

Mais c'est aussi pendant cette période Post indépendance que l'Algérie a commencé à prendre conscience de l'importance de ses ports, et commencera alors par diriger une nouvelle politique qui viendra prendre en compte les ports les plus importants du pays, donc le port d'Alger qui profitera de la plus grosse partie du budget, ce qui le propulsera au rang de plus grand port industriel à l'échelle nationale. Avec des extensions importantes servant à stocker mais surtout à optimiser les échanges internationaux, ce qui représente une grande partie de l'économie du pays.

Le port est aujourd'hui un important pôle portuaire et économique d'importance nationale, mais qui ne communique malheureusement plus avec sa ville. Les deux entités ne se partagent que l'espace géographique avec des points de communication. Avec un port à vocation exclusivement industrielle, et une ville qui connaît une urbanisation et un développement démographique qui dépasse les limites de sa capacité.

d. Constat sur la zone portuaire d'Alger :

La ville d'Alger a au fil du temps perdu sa relation avec son port, faisant ainsi oublier sa principale vocation qui est avant tout d'être une ville portuaire.

Il est d'ailleurs possible de sentir ce paradoxe en se baladant dans les rues de la ville, aucun indice ne permet de sentir ou de remarquer la présence de son port, qui est pourtant bien présent et visible. Ce problème est le résultat du clivage ville/port que vit la ville depuis de nombreuses années et qui a creusé un faussé relationnel entre ces deux entités.

Le port à vocation purement technique engendre un déséquilibre au niveau de la ville et même des contraintes dues à son activité et à son réseau qui chevauche celui du tissu urbain de la ville. Aujourd'hui on évoque le port comme une nuisance et un problème majeur qui met en péril le côté urbain d'Alger.

Alger est une ville d'une grande importance, c'est avant tout une capitale qui porte le poids de tout un pays en matière infrastructures et d'équipements aussi bien de loisirs que de gestions administratifs et politiques. Mais c'est aussi une ville à forte polarité urbanistique, qui subit les conséquences de son succès et arrive au point de l'étouffement face à une trop forte affluence.

Le port quant à lui connaît une évolution qui à lui seul, sans prendre compte de sa ville qui s'adosse à lui, avec une importance nationale et internationale, le port d'Alger continue son chemin vers un développement qui de son côté empiète sur celui d'Alger. Entraînant des nuisances en tous genres, et renforce toujours plus un clivage flagrant.

Mais de cet affrontement continué entre ces deux pôles importants, aucun des deux n'est gagnant mais c'est au contraire un étouffement et des contraintes sociales et économiques qui menacent la zone portuaire d'Alger.

« Pour les villes portuaires algériennes, il est regrettable de constater que cette synergie n'existe pas et que souvent les autorités portuaires et locales évoluent dans un contexte conflictuel et les ports sont oubliés, par exemple le port d'Alger, au lieu de le favoriser, penser à le désenclaver et améliorer sa desserte terrestre, c'est l'inverse qui se produit. » (Mohamed Kheyar, 2008. p) Mémoire en ligne

e. La réalité urbano-portuaire d'Alger :

Aujourd'hui la ville d'Alger est arrivée à un point critique de son évolution, entre une ville qui étouffe sous une population et des activités beaucoup trop importantes face à sa capacité réelle. Et d'autre part une activité portuaire qui mène son développement en parallèle sans suivre celui de la ville sur plusieurs points. Cette situation engendre de sérieuses conséquences sur le système urbano-portuaire, engendrant des problèmes et des gênes pour la population et pour le bon fonctionnement de toute la dynamique d'une ville et d'une capitale.

- **La qualité de vie :**

Alger est une des villes les plus prisées sur le territoire national, pour son économie et les avantages sur le plan des activités et des chances de travail. Mais si on prend compte de la qualité de vie, Alger est classée bien loin derrière de nombreuses villes, victime de son propre succès et développement.

Elle figure d'ailleurs dans le classement des 10 villes les plus médiocres en qualité de vie, d'après le classement de 2011 de la revue « the Economist ».

Les nuisances sonores et fonctionnelles dues à la présence du port rendent la vie de la population compliquée, dégradant la qualité de vie de façon considérable. Car son fonctionnement demande toute une dynamique qui n'est pas en adéquation avec la ville actuelle.

- **Un port qui s'étouffe face à sa ville :**

Même si les conséquences du clivage ne sont pas bien visibles sur le port par rapport à la ville, mais en réalité le port d'Alger est en pleine souffrance face à la présence et l'évolution de la ville qui réduit considérablement ses capacités de développement.

La ville est nocive au bon fonctionnement du port, réduisant son efficacité et ses performances économiques. Mais aussi sur un point institutionnel que la ville et le port se retrouvent en contradiction, les deux systèmes de gestions ne se rejoignent pas et la ville empiète même sur le système de transports, réduisant ainsi les performances du port.

- **Une rupture socio-culturelle :**

Le port est perçu aujourd'hui par les habitants de la ville d'Alger comme une entité inaccessible, car par sa sécurisation et sa sécurisation par des barrières, il donne une image peu accueillante qui ne correspond pas à l'image de la ville qui le borde, urbaine qui regroupe toutes les activités de la population.

Seuls les ouvriers du port ont l'occasion d'y avoir accès et d'y travailler, mais pour le reste des habitants de la ville c'est avant tout une structure industrielle qui est loin et inaccessible.

Cette situation engendrée par le clivage accentue le phénomène de délaissement du front de mer algérois, qui est devenu un espace fuit par la population qui n'inspire aucune confiance ni envie. Ce qui apporte un effet néfaste de plus à l'image et l'histoire de cette ville littorale et portuaire riche en histoire qu'est Alger.

« La taille urbaine est à la fois une contrainte spatiale aux flux par l'indirecte saturation des espaces de transit (dont le port), et un atout économique pour l'implantation d'activités diversifiées dont le tertiaire décisionnel. C'est l'ambiguïté essentielle entre le temps long des systèmes urbains et le temps court des flux. Les conséquences sont la distanciation physique de la ville et du port ... ». Ducruet César (2010)

Synthèse :

Pour résumer, il est possible de remarquer que le port a formé une entité homogène avec sa ville jusqu'à la période ottomane. Mais l'arrivée des colons français est une nouvelle ère qui a alors sonné pour ce système. Avec un port qui s'est vu transformé en une base de rempart à vocation militaire, ainsi qu'un point permettant d'assurer l'acheminement des richesses en dehors du pays. Causant ainsi un clivage planifié et voulu, servant à assurer la sécurité et les affaires des colons.

Nous distinguons deux périodes majeures de transformations dans le système urbano-portuaire pendant la colonisation française : la première de 1830 jusqu'à 1884, l'année des mutations de la ville et le passage du port d'Alger du militaire au tertiaire selon LESPEL (1921); et une deuxième de 1884 jusqu'à l'indépendance (1962). (Aouissi, 2013)

Mais après l'indépendance, c'est une toute nouvelle dynamique qui touche la ville et le port. Avec une explosion du développement urbain visant à répondre à une surpopulation, mais aussi une politique locale visant à développer le port sur le plan industriel sans aucune relation avec la ville qui elle, sera tournée vers des occupations propres à une capitale.

Le clivage ville/port devient alors une façon d'assurer une efficacité industrielle et économique, notamment avec les travaux d'élargissement de la route nationale et les multiples extensions du port.

La ville et le port sont aujourd'hui en constant affrontement, entre un pôle aux activités et flux humains importants, et un port qui canalise à lui seul tous les flux nationaux et internationaux. De quoi creuser un fossé encore plus important dans les relations ville/port.

Ce qui peut être observé suite à l'étude du cas d'Alger c'est que le port d'Alger est actuellement arrivé au bout de ses limites. Il n'est plus possible de résoudre ses problèmes en revoyant l'organisation ou la gestion de ce dernier, mais c'est aujourd'hui une question de capacité qui n'arrive plus à suivre la pression et la masse de flux à assurer. Si on compare le port d'Alger à d'autres ports de la région

méditerranée, on peut constater qu'il est encore loin de concurrencer des géants comme le méga port de Tanger. C'est d'ailleurs ce qui a engendré le projet du méga port de Hamdania, qui pourra enfin remettre l'Algérie sur la sellette et lui donner une plus grande importance au niveau mondial.

f. Les origines du phénomène « Waterfronts revitalizations »

1. Définition du mouvement de réaménagement

Avec l'apparition du gigantisme avale et les différentes évolutions économiques, plusieurs ports ont dû être délocalisés dans des zones d'eau plus profondes afin de répondre au mieux aux attentes et aux besoins des échanges commerciaux portuaires. Mais le problème qui s'est posé c'est l'abandon des anciens ports, qui a engendré de lourdes conséquences sur les villes portuaires à différents niveaux (tant sur le plan économique qu'urbanistique).

Le délaissement et l'abandon des ports a vu naître depuis les années 1950 un nouveau mouvement qui vise à remettre en état et réhabiliter les ports afin de donner aux villes portuaires un nouvel essor et un second souffle en renforçant son lien avec leurs ports. La manœuvre consiste à la récupération des ports par la ville afin d'assurer leur reconversion afin de contenir de nouvelles activités qui viendront renouer le lien entre le mouvement urbain et son port, telles que des commerces et de activités portuaires et balnéaires afin de profiter au maximum de tous les atouts dont jouit la position du port.

Ce mouvement qui porte le nom de « *Waterfront revitalization* » a connu son grand départ dans les grandes villes portuaires nord-américaines telles que Boston, New York ou encore Baltimore, pour ensuite s'étendre progressivement aux villes portuaires d'Amérique du Nord, et par la suite à travers le monde « *où il va être considéré comme un modèle efficace pour valoriser les anciens espaces portuaires délabrés* » (BOUBACHE E et DENIS D. et al. 1997. p18). Les villes portuaires britanniques australiennes mais aussi japonaises ont suivi le mouvement en se laissant porter par la deuxième vague de réaménagements dans les années 60 à 80. Et enfin, plus récemment les villes européennes en troisième lieu avec comme exemple la Ville de Marseille.



E-

-

- **Les avantages et les plus d'une reconversion portuaire :**

La reconversion portuaire a permis d'apporter un large éventail de points positifs qui donnent une toute nouvelle dynamique et importances aux ports abandonnés qui ne répondaient plus aux demandes et aux flux des bateaux moderne et imposants.

La reconversion et le réaménagement portuaire ne s'axe pas seulement sur le fait de rattraper un espace abandonné et délaissé mais œuvre surtout à donner une nouvelle orientation à la ville portuaire en la réorientant vers son front de mer qui sera lui riche en fonctions spécifiques à la région littorale. Cette action est avant tout un pas vers la consolidation de la relation ville-port. La reconquête ville-port exprime une **recomposition spatio-fonctionnelle** pour le système ville-port et non pas comme unique récupération de friches (BOUBACHE E et DENIS D. et al. 1997).

Le port, étant un élément fort de l'urbanisme littoral de par son activité qui ne rejoint pas celle de la ville littorale, il est donc fréquent de constater une rupture entre la ville et son port. C'est donc naturellement que viendra intervenir le réaménagement, afin de créer un lien fort entre les deux en redonnant une image urbaine et une belle vitrine maritime à l'ensemble afin de réconcilier la ville avec son front de mer et son port qui longtemps lui aura tourné le dos. Cette intervention se portera sur le développement des activités tertiaires l'environnement et les loisirs, activités plus adaptées à une ville littorale ouverte sur son front de mer.

Un autre point d'une grande importance qui vient s'inscrire dans la même dynamique de revalorisation et de transformation portuaire, c'est l'axe économique qui doit être pris en compte. Le nouveau contexte socio-économique sera régi par l'adoption d'activités qui seront basées sur 4 axes principaux : les activités tertiaires, l'environnement et les loisirs, la culture et enfin la recherche et la technologie. Un combo de choix afin de casser cette image très industrielle du port et apporter plus de mouvement urbain.

2. Diffusion du waterfront revitalization :

« Comme tout nouveau produit urbanistique, les reconquêtes de Waterfronts se sont éloignées du modèle initial en se diffusant vers d'autres continents et en passant à travers différents filtres socioculturels » (Chaline, 1999, p. 71).

Depuis apparition dans les années soixante, ce mouvement de reconversion ne prenait en charge que les fronts d'eau. En en faisant sa priorité absolue, sans pour autant remédier au phénomène

d'enclave dû aux besoins industrialo-portuaire. Les fronts de mers passaient alors à une fonction récréative dans la majeure partie des cas, en dotant l'espace autrefois portuaire « *de fonctions urbaines exceptionnelles : équipements culturels et récréatifs complétés par une infrastructure d'accueil haut de gamme pour le tourisme d'affaire* » (Rodrigues-Malta, 1997, p. 93).

C'est les villes des États-Unis qui ont connu les premières impulsions du *Waterfronts*, Notamment Boston, San-Francisco et enfin Baltimore qui sont les pionnières en matière de reconversion portuaire.



La seconde vague de reconversion portuaire (*Waterfronts*) se situe dans la période entre les années 1970 à 1980, et sera située en Europe mais aussi en Australie.

Londres est l'exemple même de ce nouveau mouvement de reconversion, et de cette nouvelle tendance qui tend un peu plus à prendre en charge les friches portuaires. L'Europe découvre alors à travers le projet des « *London Docklands* » une nouvelle forme de réaménagement des fronts d'eau.

C'est aujourd'hui une nouvelle tendance du tertiaire qui vient guider les projets de reconversion, avec la prise en charge de la dynamique immobilière dans ces régions.

Les années 1990 annoncent une nouvelle et dernière forme de reconversion portuaire, qui viendra aussi bien effectuer une reconversion et un réaménagement des fronts d'eau, tout en prenant en compte la redynamisation de la relation ville-port. On parle alors d'une régénération urbano-portuaire ou d'un renouvellement urbain, qui tend à restaurer la liaison de la zone portuaire avec la ville.

Cette tendance concerne beaucoup plus le continent asiatique et africain, ou autrement dit les pays en voie de développement et nouvellement industrialisés. L'exemple de la Chine met parfaitement en avant ce nouveau modèle de reconversion, car à leur niveau ce n'est plus des ports mais plutôt des terminaux portuaires, situés très loin de la ville. L'Asie impose alors une nouvelle configuration ville-port différente de celle de l'Europe et du reste du monde. Il est possible de citer le modèle du Cap en Afrique, qui est lui l'exemple même de la nouvelle tendance de la transformation postmoderne des fronts d'eau, Notamment grâce au Victoria and Alfred Waterfront.

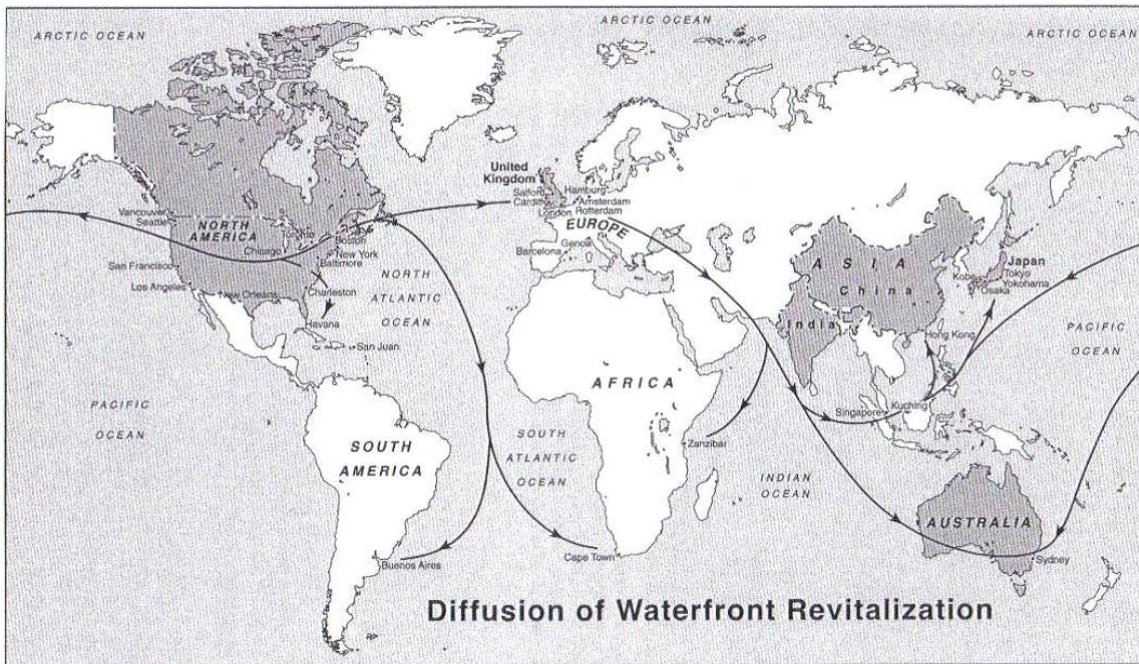


Figure 15 : Diffusion globale de la revitalisation du waterfront avec quelques exemples

Source : Hoyle, 2000, *Changeon the Port-City waterfront*, cartographie de Bob Smith, Département de Géographie, Université de Southampton

- **L'évolution du mouvement *waterfronts* :**

La diffusion du mouvement du *Waterfronts revitalizations* a donné lieu à de nombreux changements à travers le monde, avec un mouvement qui a vu le jour dans les années soixante afin de répondre à des besoins urgents de prise en charge des résultats de la délocalisation des ports.

Le modèle le plus connu et le pionnier dans le domaine de la reconversion portuaire, a été lancée à travers le projet du port de Baltimore. Et c'est à partir des états unis que le mouvement de reconversion a commencé à se propager à travers le monde, avec une première génération qui prenait principalement en compte les équipements culturels et de récréation, afin de palier à une urbanisation

de cette zone. Là encore l'exemple de Baltimore avec *l'Inner Harbor*.



Figure 16 Inner Harbor à Baltimore, un exemple dans le domaine de la reconversion
Source : <http://www.sheratoninnerharbor.com/hotel-features>

C'est ensuite vers les années 1970 et 1980 qu'une nouvelle génération de *waterfronts* a vu le jour, touchant cette fois-ci l'Europe et l'Australie. Cette fois-ci le mouvement a évolué dans le sens du tertiaire et de l'urbanisation, mais surtout une reconversion créatrice d'emploi pour palier à la crise. Le meilleur exemple de cette période reste le *London Dockland*, qui a apporté une solution qui a inspiré le reste du monde.

La troisième et dernière phase de cette évolution des reconversions portuaires s'est inspirée des générations précédentes, tout en apportant un complément et des renouvellements qui ont complété son rôle et apporté plus d'importance au concept. Et c'est à partir des années 1990 que cette dernière phase de l'évolution a commencé à se faire sentir, pour cette fois-ci toucher l'Asie et le continent africain.

C'est aujourd'hui une reconversion qui ne prend plus uniquement le front d'eau en charge, mais œuvre en parallèle pour redonner et restituer une articulation entre la ville et son port.

Pour mieux illustrer cette nouvelle génération post-moderne de reconversion portuaire, il est utile de parler du modèle du Cape qui s'inscrit comme la référence dans le domaine.

g. Le réaménagement du port d'Alger :

- **Les futurs défis et enjeux des reconversions portuaires :**

La reconversion portuaire est une démarche qui connaît un essor important à travers le temps, visant à restructurer et récupérer les espaces portuaires résiduels ou abandonnés suite à un changement ou délocalisation de l'activité du port.

Mais cette démarche engendre des enjeux importants, pouvant être illustrés comme suit :

- **La centralité :**

Opter pour une recomposition des espaces vacants de la zone portuaire au centre permet de remédier au phénomène d'étalement urbain. Cette démarche optimise aussi une meilleure urbanité, définie comme « *l'urbanité, c'est l'association entre la densité et la diversité. C'est le fait qu'une étendue tendant vers zéro en termes de superficie, concentre une réalité sociale qui, elle, tend vers l'infini.* » Jacques Lévy, 2003, in M. Roncayolo, p. 79

En parlant de centralité, on entendra par là de mettre l'accent sur le centre-ville et non pas le centre maritime et portuaire. Cette centralité est d'ailleurs spécifique aux villes portuaires américaines, mais aujourd'hui ce retour vers une centralité n'est pas uniquement propre aux grandes villes de la génération « *Waterfront reconversion* », mais un point important dans les plus grands projets de reconversion portuaire à travers le monde.



- **Le tertiaire pour sauver l'industriel :**

On entend par cette démarche l'implantation et la réalisation d'une base maritime sur le front de mer. Ce qui permettra à la ville de donner une image de modernité avec un aménagement durable et tourné vers l'avenir. Sans pour autant occulter l'histoire de la région, qui sera visible à travers les fonctions portuaires et industrielles toujours d'actualité.

Implanter des activités tertiaires en zone portuaire peut donner un réel nouveau quartier qui n'aura pas ou peu de rapport avec les fonctions portuaires. Il est d'ailleurs possible d'ajouter des activités au tertiaire du front d'eau :

Figure 18 : Les activités maritimes comptant comme activités tertiaires en zone portuaire

- **Une promotion de l'image de la ville portuaire :**

- **La mise en avant de l'élément eau comme un produit urbain :**

Les fonctions tertiaires en zone portuaire n'ont qu'une relation symbolique avec l'élément mer. L'eau fait partie du décor urbain, c'est d'ailleurs sa mise en valeur qui permet de donner à la ville-port son image particulière et lui assure un cadre de vie agréable. Cette façon de voir les relations des activités avec la mer permet de mieux mettre en pratique le nouveau mode de vie de la ville-port post-industrielle.

- **Le passage du local au global :**

La reconversion portuaire constitue un défi réel pour les villes-ports. Entre la promotion de la ville portuaire et sa valorisation sur le plan économique, le recentrage en bord de mer afin d'apporter une nouvelle qualité de vie et du renouveau dans une zone qui porte le poids de son passé et de son histoire. C'est là les vecteurs qui guident le développement des actuelles villes-ports.

Afin de s'offrir un nouveau décor urbain moderne et durable, de plus en plus de grandes villes portuaires s'offrent les services de grands architectes afin d'apporter des projets imposants, leur permettant de s'inscrire dans le cercle fermé des métropoles mondiales.

Cependant, plusieurs villes portuaires ont favorisé lors de leur développement une uniformisation de son urbanisme afin de répondre au dictat de l'urbanisme moderne. Mais cette urbanisation peut en

contrepartie ne pas répondre au style et à l'identité de ces zones portuaires, avec ce qu'on appelle un « Macwaterfront » ou « syndrome Disney-port » qui s'insère dans un contexte de globalisation et de mondialisation des grandes métropoles.

h. Le futur du port d'Alger :

Le port d'Alger est aujourd'hui un port qui ne répond plus à la forte affluence et aux demandes portuaires et commerciales. Sachant que le port d'Alger est le port le plus important à l'échelle nationale, qui assure les échanges commerciaux les plus importants au niveau du pays.

Les autorités ont aujourd'hui prévu une délocalisation des activités du port d'Alger, à installer au niveau du nouveau port d'El-Hamdania qui sera le nouveau centre névralgique du commerce maritime de l'Algérie, et la nouvelle fenêtre d'échange international. Mais il est aussi important de penser au devenir de ce port d'Alger qui devra trouver un nouveau souffle et une vocation qui pourra enfin le réconcilier avec sa ville avec laquelle il ne communique de très peu depuis de longues années.

Avant de se pencher sur le projet de réaménagement du port d'Alger, il est important de comparer et d'étudier plusieurs modèles au niveau mondial, afin d'avoir une idée sur les enjeux futurs de cette reconversion et surtout la comparer à ces modèles qui ont réussi à réhabiliter une relation entre la ville et son port.

- **Projet de reconversion du port de Tanger :**

Le port de Tanger est situé dans le détroit de Gibraltar, constituant un point important et stratégique depuis l'époque phénicienne. Reliant l'Afrique à l'Europe à flanc de coteau. La ville de Tanger a connu une croissance démographique et économique importante depuis le début des années 2000, dynamisme économique porté aussi par le projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger.

Le projet Tanger Métropole appuyé par le souverain du Maroc, s'étend sur une surface totale d'environ 84 hectares de terre-pleins, visant à reconvertir le site en un port de plaisance mais aussi à renforcer l'aspect touristique et culturel de la ville, à travers un vaste projet qui sera surtout durable et en respect avec l'environnement.



La reconversion de la zone

portuaire de Tangerang vise à positionner la ville dans une dynamique actuelle moderne à l'image de exemples mondiaux, en mettant l'accent sur l'aspect touristique, évènementiel et culturel. Mais apportera surtout de nouveaux axes de circulation et de déplacement qui permettront de relier plusieurs points importants à Tangerang, afin de créer une continuité fonctionnelle et urbanistique notamment avec le projet de téléphérique.

Les points forts du projet :

Il est possible de résumer les points les plus importants et les objectifs visés par ce projet de reconversion de cette zone portuaire importante à travers différents axes qui structurent le projet.

En premier lieu, il permettra à la ville de Tangerang de se positionner en tant que destination du tourisme de croisière et de plaisance sur la scène internationale. Mais le point le plus important de cette démarche c'est avant tout d'établir une continuité entre la ville et son port, en gardant l'esprit et l'histoire du site. *« Tangerang est vraiment le poulx du monde, comme un rêve s'étendant du passé au futur, une frontière entre rêve et réalité en question la « réalité » de l'un comme de l'autre. Ici personne qui soit ce dont il a l'air » William Burroughs, 1954*

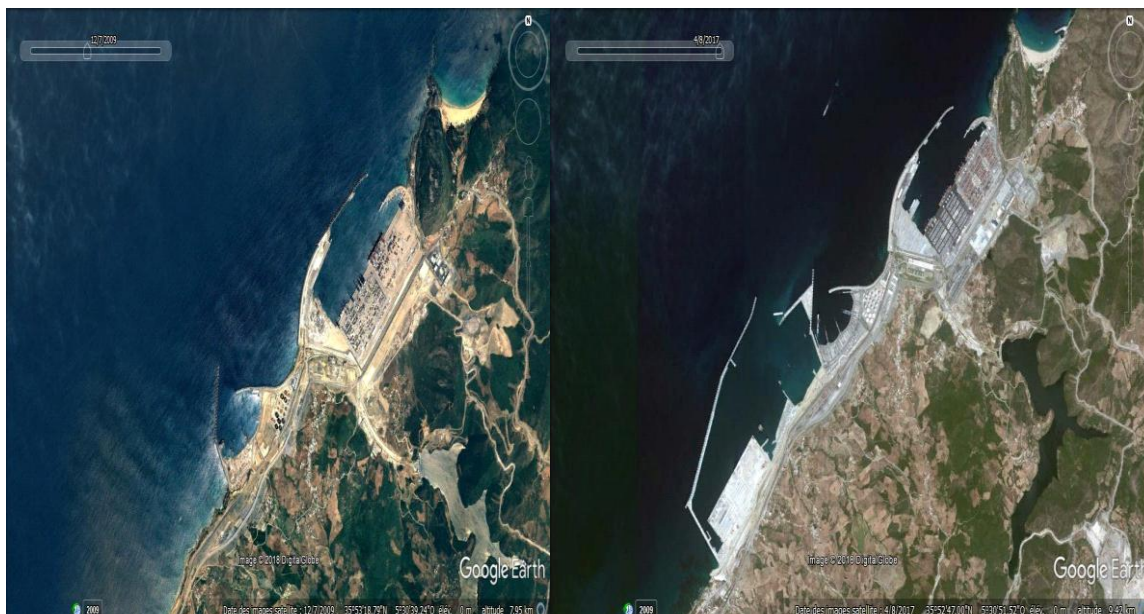


Figure 20 L'évolution du port de Tanger entre 2009 et 2017, Source : Image satellite Google Earth

Parmi les grandes vocations du projet de reconversion du port de Tanger :

- La réalisation de plateformes d'accueil portuaires d'envergure, comprenant un grand port de croisière, ainsi qu'une méga marina pour desservir Tanger et sa région. Un nouveau port de pêche voit le jour, permettant de tripler la capacité des installations précédentes du port.
Et enfin, la création d'un terminal passager « Fast Ferry », qui comprendra la mise à niveau et modernisation de la gare maritime existante.
- Le renforcement de la position touristique et culturelle de la ville. Pour la partie culturelle, on pourra retrouver un musée important juste à l'entrée du projet. Les vieilles halles à céréales reconverties en palais des congrès, ainsi que la réalisation d'un multiplexe cinématographique
- Les espaces publics et l'environnement mis en avant, avec la création de 4 places publiques et un parc. Afin de rapprocher toujours plus les habitants et les visiteurs du front de mer, en créant une continuité qui sera surtout en harmonie avec la nature et l'environnement.
- La mobilité des transports sera aussi au cœur de toutes les attentions, car un bon projet ne peut aboutir que s'il dispose d'une bonne infrastructure de circulation. Un téléphérique reliera le centre de la ville à la marina, en passant par le nouveau port et la kasbah.
- Le tertiaire sera lui aussi à l'honneur, offrant des commerces de qualité et des espaces d'animation sur une surface assez importante. Entre commerces, espaces d'exposition et locaux de bureaux.
- Tout un système sera mis en place pour permettre d'implanter le port et les plages d'une façon écologique, avec des restaurations d'édifices historiques pour garder l'âme du site intacte.



Figure 21 Marina de Tanger, Source <http://www.tanjaminabay.ma/fr/>

- **Projet de reconversion du port de Barcelone :**

L'exemple de Barcelone est une référence, car il compte parmi les premiers projets qui tendent à recréer une relation perdue avec sa ville. En tournant la ville vers un développement urbain et économique qui prend en compte les avantages de sa partie portuaire au profit de la population, mais aussi des touristes.

L'espace public devient un moyen de créer des lieux d'urbanité, « *notre hypothèse est que la rue et la place sont des formes d'architectures urbaines fondamentales pour créer des lieux d'urbanité, mais qu'elles sont en plus l'élément de base assurant la connexion de ces lieux entre eux.* » (Pumain, et al 2006).

C'est dans les années 1986 que la région de la Ciuta Vella est classée comme « **Zone de réhabilitation intégrée** ». Et c'est principalement grâce à des financements publics, qui seront suivis par des financements privés. C'est alors une nouvelle politique qui s'instaure dans cette région, avec une mise en avant de l'aspect touristique et culturel, « *Un tourisme d'exception s'additionne à un tourisme urbain d'un jour lors de l'escale proprement dite* » (Judd et al,1999).

La ville de Barrio Chino devient alors un « Pôle culturel » comprenant une université, un centre d'art contemporain, des galeries et bien d'autres équipements qui ont apporté une toute nouvelle vocation à la région. La nouvelle métropole catalane est une ville qui a su à la fois se réinventer, en rendant l'accès à son port plus simple. Pour ce faire, la voie ferrée et l'autoroute furent enterrés, réduisant ainsi les contraintes dues à ses moyens de circulation.

L'aspect urbain est aussi particulièrement pris en compte, avec un ravalement de façades et aménagement d'espaces urbains



Figure 22 Port de plaisance de Barcelone, avec un aménagement urbain en continuité avec la ville, Source <http://www.equinoxmagazine.fr/2016/09/16/barcelone-premier-port-de-croisiere-deurope/>

Les points forts du projet :

Le point de départ de cette nouvelle démarche de reconversion et de remise en état de cette friche portuaire, fut les Jeux Olympique de 1992. Un événement qui a permis de profiter de cette notoriété pour créer une toute nouvelle dynamique basée sur un principe nouveau de reconversion portuaire.

Le premier point qui fut pris en compte c'était la rupture de la ville catalane avec son front de mer et son port, causée par le passage de la voie ferrée reliant Barcelone à la frontière française. La déviation de ces axes de circulation était un défi de taille, mais il a apporté à la ville portuaire un

nouveau souffle et une toute nouvelle logique d'implantation. Permettant à la fois d'éliminer l'élément de rupture en enterrant cette dernière.

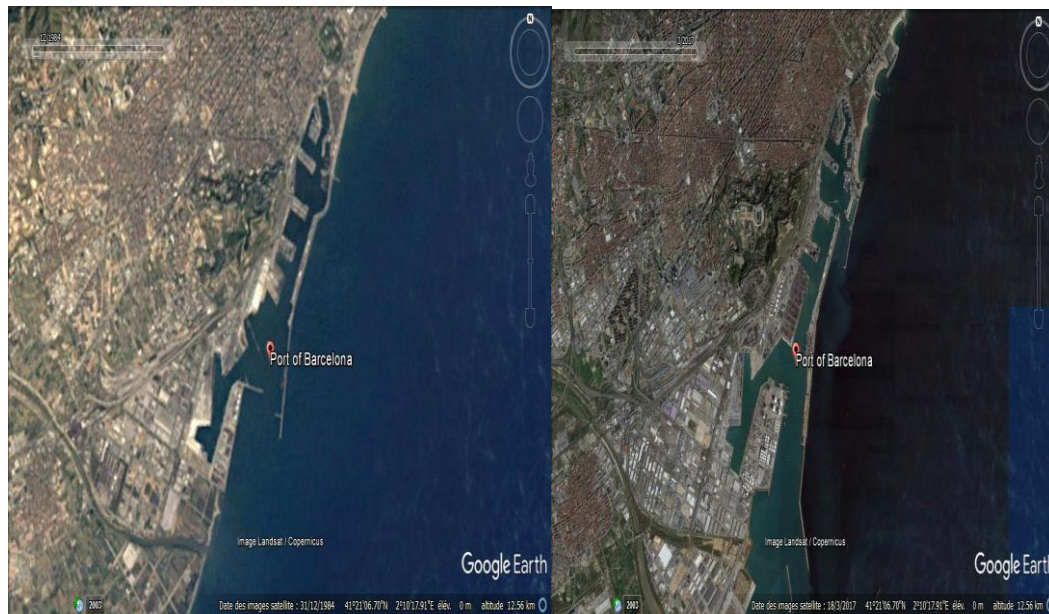


Figure 23 Evolution du port de Barcelone entre 1989 et 2017, Source : Image stéllite Google Earth

La restructuration du vieux port-Vell comprenait aussi bien une nouvelle logique de circulation, mais une meilleure mise en avant et exploitation des artères historiques de la vieille ville.



La Rambla est la rue la plus célèbre de la région, c'est d'ailleurs un des premiers axes pris en compte lors de la reconversion de la zone portuaire de Barcelone. Cette rue fut réorientée avec une extension qui s'étend jusqu'à la fin du port, permettant ainsi de profiter au maximum de la façade maritime et de l'exposition à la mer. Pour optimiser cette exposition et l'accès au front de mer, l'autoroute fut elle aussi enterrée.

Le port de Vell a connu un changement sans égal, notamment grâce au nombre important d'activités qui y ont été implantées. Avec une marina de plaisance, mais aussi tout un éventail d'équipement culturels et touristiques comme le musée maritime, le théâtre IMAX et le Maremagnum.

Mais ce qui caractérise vraiment l'aspect urbanistique et touristique c'est un nombre important d'espace publics, qui permettent d'avoir un contact direct avec le front de mer et la marina, avec un des terrasses sans aucune bordures qui donnent une sensation de proximité et d'évasion aux visiteurs.

Synthèse :

Après la présentation de ces deux modèles de reconversions portuaires, il est possible de dégager plusieurs points importants. Notamment les raisons qui ont poussé les autorités à programmer ce genre de projets, mais aussi les plus et les avantages qu'ils ont pu apporter à leur ville tant sur le plan économique que fonctionnel et urbanistique.

En ce qui concerne le modèle de Barcelone, c'est une reconversion qui fut programmée dans le cadre des Jeux olympiques que la ville a accueilli en 1992. Seulement quelques projets ont été réalisés pour cet événement, mais le reste des structures et des aménagements ont profité de la notoriété de l'évènement de pour être réalisés en parallèle.

Ce qui a donné à la ville de Barcelone une toute nouvelle image attrayante et touristique, qui a su redonner une continuité entre la ville et son front de mer mais surtout son port. Des solutions pratiques et ingénieuses ont permis de réduire et de palier même la rupture fonctionnelle existante entre le port et la mer, notamment avec l'extension de la promenade de la Rambla, et l'enterrement de la voie ferrée et de l'autoroute.

Le projet de Barcelone est typiquement un modèle de reconversion à vocation touristique et culturelle, avec l'élaboration d'espaces publics qui profitent aussi bien à la population qu'aux visiteurs.

Pour le modèle de Tanger, c'est le modèle le plus proche d'Alger, tant sur le plan social que géographique. Car Tanger est avant tout une ville du nord de l'Afrique qui donne sur la méditerranée, située dans un pays en voie de développement. En ce qui concerne ce projet de reconversion, et contrairement à celui de Barcelone, il a été lancé uniquement pour prendre en charge la zone portuaire de Tanger longtemps abandonnée et en clivage entre la ville et le port. C'est une initiative des autorités locales, qui ont voulu offrir au Maroc une zone portuaire digne des modèles modernes actuels à savoir Barcelone, Marseille et bien d'autres exemples qui ont fait un pari gagnant avec leur reconversion portuaire.

Le projet de reconversion du port de Tanger est avant tout un projet qui s'axe sur la durabilité et l'écologie, deux critères importants de nos jours pour s'assurer de réussir un projet qui saura s'inscrire dans la tendance actuelle et durer dans le temps. Les principales lignes à retenir sont que le modèle de reconversion du port de Tanger est avant tout une démarche qui met en avant l'aspect culturel et touristique. Mais c'est aussi une intervention qui comme Barcelone met en avant la fonctionnalité et la fluidité des flux, avec la création d'un téléphérique qui permet de couvrir un large champ, et donc permettre une meilleure accessibilité à la région portuaire.

- **La prospection de la reconversion portuaire d'Alger :**

La ville d'Alger ne tardera pas à marcher sur les pas de ses modèles étrangers internationaux, avec une reconversion portuaire programmée par les pouvoirs publics. Cette reconversion sera le résultat d'une délocalisation programmée du port le plus important en Algérie, qui élire domicile dans le nouveau port d'El Hamdania, Mais avant de critiquer le projet, il est important de comprendre les raisons de cette décision et surtout prendre connaissance des grandes lignes qui vont le structurer.

A. Alger et son port : le summum d'un éclatement urbano-portuaire :

En remontant dans l'histoire d'Alger, il est possible de remarquer assez rapidement une situation de rupture et de clivage entre la ville et son port. Une rupture voulue pour des raisons sécuritaires et militaires en grande partie. Mais aujourd'hui, c'est une ville portuaire qui vit une réelle crise, mise en avant notamment à travers l'état de fait et le constat établi précédemment sur la ville d'Alger et son port.

Aujourd'hui, la ville d'Alger fait face à un projet de grande envergure qui vise à redonner à la ville une image plus agréable. « *Il faut recréer la ville, recréer l'urbanité, retisser des parcours urbains avec des socles actifs* » (Tahir, 2012) Parmi les nombreux points abordés et pris en compte depuis 2009, toute une intervention au niveau de la baie d'Alger, visant à lui redonner ses lettres de noblesse, mais surtout réconcilier la ville avec son front de mer.

Le port d'Alger va lui aussi et dans le cadre du PDAU (2015-2035) subir une délocalisation vers un méga port qui prendra forme à El Hamdania. C'est d'ailleurs suite à cette délocalisation le port d'Alger va rentrer dans le cadre d'une reconversion, qui visera à l'inscrire dans une logique et une réflexion de redynamisation urbaine. Ces projets viennent comme réponse aux nouvelles exigences de la ville et de son développement métropolitain (Bouteflika, 2008). C'est donc un projet réfléchi qui est issu d'une décision des autorités locales, visant à redonner à la ville d'Alger une image réelle d'une ville littorale et portuaire avant tout. L'accent sera mis en la création d'une nouvelle continuité piétonne entre la casbah, la ville basse et le front de la mer (Tahir, 2012).

[Les Terrasses du Port – Horizons sur la mer](#)



Figure 25 Les terrasses du port, source : Vie de villes 2012

La ville d'Alger est une ville qui souffre, tant sur le plan du flux humain et urbain engendré par une très forte polarité économique. Mais c'est surtout une ville portuaire qui n'arrive plus à gérer l'activité de son port, victime de son importance au niveau national. C'est d'ailleurs cette canalisation d'un fort flux d'échanges en un seul et même port qui fait qu'aujourd'hui, il n'est plus en mesure de supporter la charge qu'on lui incombe. Exposant ainsi la ville d'Alger à des dangers importants de pollutions en tous genres.

Ce qu'il est possible de dire, c'est qu'Alger est aujourd'hui arrivée à ses limites sur tous les plans. Et un besoin de modernisation mais surtout de restructuration de son tissu et de ses relations avec son port est plus que nécessaire pour permettre à cette ville capitale du pays, de retrouver un équilibre et une image de métropole portuaire à l'échelle mondiale.

B. Les détonateurs futurs de la reconversion portuaire d'Alger :

Plusieurs facteurs sont aujourd'hui à l'origine de cette nécessité de reconversion du port d'Alger. Car Alger à l'image de ses voisins directs ou indirects mondiaux se trouve aujourd'hui confronté à une situation délicate qui met en péril son évolution et dégrade de jour en jour ses relation avec son port.

On peut dégager, suivant notre étude précédente, plusieurs facteurs à l'origine de cette volonté et nécessité de reconversion portuaire :

- **Une situation de clivage Ville/port :**

Aujourd'hui, les autorités ont exprimé une réelle volonté de changement et de revalorisation du front de mer, mais surtout une nécessité d'agir de façon à raviver les relations entre la ville et la partie portuaire qui souffre d'un clivage important et très prononcé depuis des générations. Une situation de clivage ville/port très prononcé (Aouissi, 2016) voulue et programmé, qui a engendré une situation d'étouffement au niveau de la ville et du port.

Le port aujourd'hui ne communique plus avec sa ville, même si son importance est grande aussi bien au niveau local que mondial. Alger est elle aussi une capitale qui doit contenir un flux important sur le plan urbain. Mais les deux système (portuaire/urbain) se heurtent à un mur qui empêche la ville de profiter de son front de mer, mais surtout son port qui ne peut évoluer au-delà des limites qu'il vient d'atteindre. Les répercussions économiques sont considérables pour la stabilité du port, qui ne peut assumer son rôle comme il se doit.

Les conséquences de ce clivage se font sentir aussi bien sur la ville que sur le port en lui-même, car les habitants de la ville ont vu leur qualité de vie baisser considérablement à cause de la présence du port, source d'inconfort et de pollution.

- **Les échanges commerciaux (import/export) au centre de toutes les attentions :**

C'est cette situation stagnante actuelle du port a naturellement mené à une réflexion de délocalisation au profit d'un port plus imposant, à l'image des grandes villes portuaires mondiales qui offrent des ports imposants à la capacité importante à l'image de leur développement et avancement économique et technologique. Car le port d'Alger actuel ne répond plus à la forte demande et activité qu'il doit assurer. Si on regarde de plus près les chiffres des échanges fournis par l'EPAL, le port d'Alger doit dealer avec un flux d'échanges beaucoup plus important que sa capacité réelle actuelle.

Année	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nombre de navires entrés	2755	2691	2774	2781	2662	2014	2064	2094	2222	2250	2250
Trafic conteneurs (EVP)	423	440	530	606	641	642	690	702936	737259	856595	851743
Trafic marchandises (Tonnes)	10 037 505	10 107 238	11 241 700	12 331 566	12 246 005	11 069	12 095	12 624	13 616	14 864	15 874

Source de données : EPAL (2015) ; rétrospective 2005-2015

Figure XX Evolution du trafic maritime dans le port d'Alger (2005-2015)

Aux vues de ces chiffres, il est possible d'en déduire assez rapidement que le port connaît une stagnation dans son exploitation et sa capacité, avec un nombre de navires entrés qui n'évolue plus depuis 2014. Avec une ville qui crée un rempart physique d'un côté, qui empêche le port de se développer encore plus, ainsi que la station de dessalement d'EL-Hamma. Mais c'est surtout le tirant d'eau qui pose problème, car avec une moyenne de 12 mètres, le port ne peut prendre en charge les immenses navires modernes actuels, et réduit encore plus la capacité de se doter d'une activité économique prospère au même niveau que ces homologues internationaux.

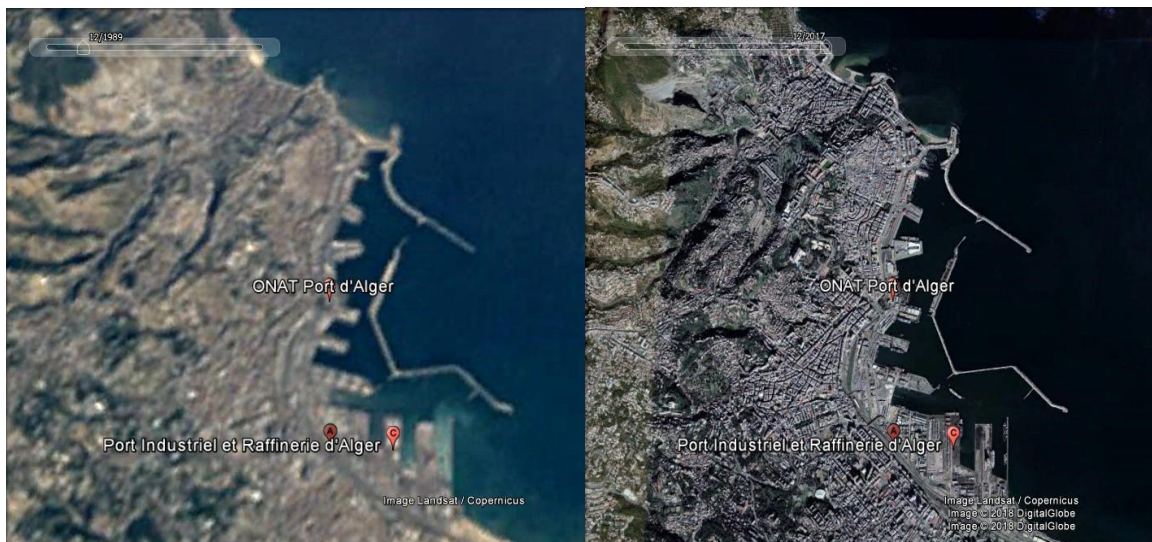


Figure xx évolution du port entre 1989 et 2017, avec un très faible changement constaté à travers le temps
Source : Image satellite Google Earth

- **La réalisation du méga port d'EL-Hamdania :**

Vu la situation actuelle du port et sa saturation, les autorités ont pris une décision de lancer un projet d'envergure qui vise à créer un nouveau Méga Port à EL-HAMDANIA, à 75Km à l'OUEST d'Alger. Un projet confié aux chinois, avec un budget total estimé à plus de 3,3 milliards de dollars, il est planifié pour devenir le nouveau port d'envergure d'Algérie qui aidera à redresser la barre de l'économie du pays. Surtout en ces temps de crise, et cette volonté des autorités de préparer une ère d'après pétrole qui s'annonce.

La future délocalisation du port d'Alger vers le grand port de Hamdania, permettra à l'Algérie de se doter d'un méga port d'importance nationale, qui sera en mesure de prendre en charge une activité

portuaire importante, et assurer des échanges internationaux toujours plus grands, afin d'apporter au pays un boost économique et commercial plus important. Ce projet est le principal détonateur qui a engendré la nécessité de programmer une reconversion du port d'Alger, qui se fera une fois que le port sera enfin mis en service, et que toutes les fonctions du port d'Alger seront transférées sur le nouveau port.

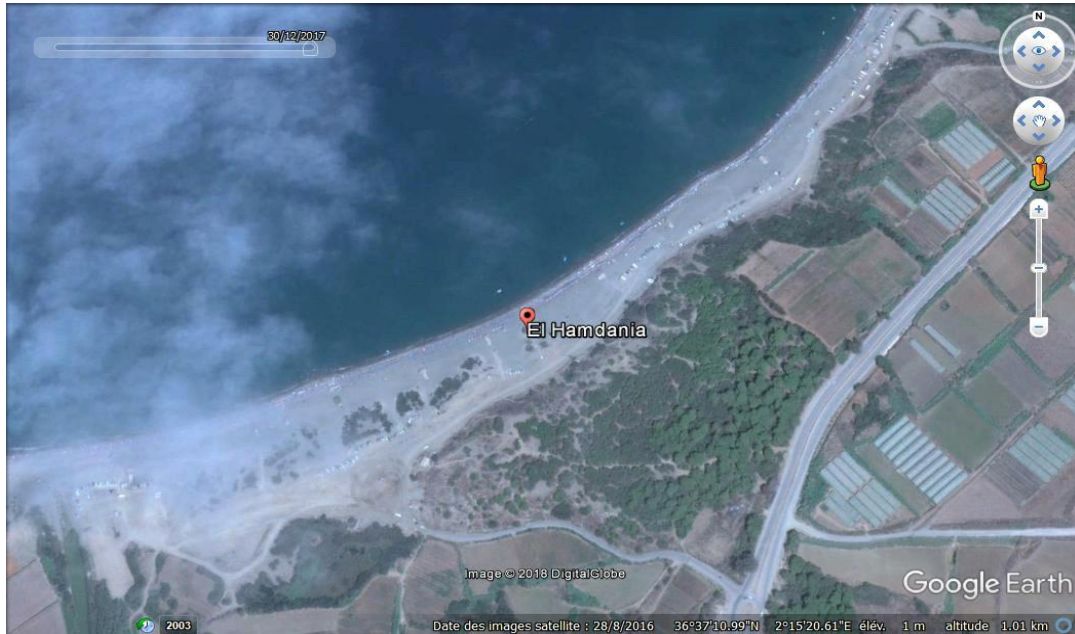


Figure 3 Situation du futur méga port à EL-HAMDANIA sur une assiette libre qui permettra d'avoir un plus grand port et un tirant d'eau plus important. Source : Image satellite Google Earth

Ce projet de délocalisation de l'actuel port donnera lieu à une démarche de reconversion du port d'Alger actuel, qui lui perdra son activité principale portuaire au profit d'une toute autre vocation et viendra s'inscrire dans une nouvelle dynamique urbaine avec sa ville.

Mais la question qu'on pourra se poser, c'est de savoir si comme des modèles comme Barcelone ou Tanger, Alger réussira-t-elle à raviver sa ville et retrouver une relation forte avec son front de mer ?

L'aménagement prévu sera-t-il réellement à la hauteur des attentes et de l'importance de la ville ? Et quelle solution pourrait être la plus appropriée à l'image des exemples mondiaux qui ont réussi leur pari.

C. Les scénarii de la partie front de mer sur quai d'Alger :

Après une étude critique du projet de reconversion du port d'Alger, il est possible d'en déduire que le projet proposé n'est pas vraiment l'idéal pour la ville. Car un projet *Waterfronts* doit être fait dans un cadre précis, qui vise à mettre en place un projet et des aménagements qui permettront d'apporter à la ville un réel plus et une nouvelle vocation portuaire. Or que là, on peut nettement voir que le travail proposé n'est en fait que du recyclage de l'existant, avec des aménagements qui aboutiront directement sur la partie portuaire et front de mer.

Pour mieux orienter la recherche et donner une image plus réaliste du devenir possible de cette région portuaire, il paraît plus adéquat de se baser sur une méthode des scénarios. Il sera alors possible de mettre en place un certain nombre de scénarios et cas de figures possible pour la région portuaire d'Alger. Notamment un scénario passif, réactif ainsi que deux scénarios pré actif et proactif.

Scénario passif : la pérennité du port

Dans ce cas de figure, l'hypothèse est que le port d'Alger gardera sa vocation et ses fonctions (Aouissi 2017). Il sera donc question d'observer une continuité de la situation actuelle du port, sans prévoir une délocalisation ni une reconversion de ce dernier. Malgré le projet d'El Hamdania, il continuera à assumer ses fonctions comme structure d'appui.

Cependant ce scénario demeure impossible et inapproprié vu la situation actuelle du port, avec une saturation évidente sur tous les plans et l'impossibilité de prévoir des extensions pour agrandir sa capacité et son importance. La réalité est que le port étouffe réellement face au développement important de la ville, et une économie et des flux mondiaux toujours en expansion face à une économie locale qui tire vers le bas.

Ce port, qui depuis une bonne cinquantaine d'années demeure inchangé, ne répond aujourd'hui plus aux nouvelles tendances nautiques mondiales et demandes importantes face à son statut de premier port à l'échelle nationale.

Face à ce cas de figure, il est possible de dégager un constat sans appel qui est que le port actuel d'Alger est arrivé à sa limite d'exploitation, et fait face à une impossibilité de développement ou d'assurer une constante de ses activités face à des facteurs naturels et physiques mais surtout économiques, d'où l'importance du nouveau port d'El Hamdania.

Scénario réactif : l'application du projet ARTE Charpentier

Dans ce cas de figure il sera question du projet prévu dans le cadre du (PDAU 2015-2035), avec un projet visant à donner à la partie portuaire une toute nouvelle logique et relation avec le noyau historique qui est la Kasbah, avec un parcours qui aboutira sur le front de mer.

Le plan du projet mis en place en 2009 par le groupe Arte Charpentier, vise à transformer l'actuel port en terrasses culturelles, avec une logique de parcours culturel et touristique (Tahir 2012). Cependant, avec ce cas de figure, la zone portuaire perdra toute sa vocation portuaire, ne gardant que la gare maritime, l'accent sera mis sur l'aspect urbain, avec un projet horizontal qui tendra à reconnecter la Kasbah et le boulevard de l'impératrice avec sa façade maritime.

La base du projet de reconversion du port d'Alger s'inscrit dans le cadre du PDAU 2015-2035, en se basant sur une idée précise consistant à prendre un point de départ historique pour aller vers un avenir plus stable et durable. Pour le concrétiser, le projet a été pensé de façon à réanimer le cœur historique de la Casbah, en créant un axe pénétrant qui reliera cette dernière directement au front de mer et plus exactement au port. « Tout le projet tient sur l'instauration de cette continuité entre la Casbah, la ville basse et la porte de la mer » (Tahir, 2012).

Le projet prendra une orientation urbaine, avec une complémentarité entre les différents programmes proposés dans la région portuaire (Commerce/loisir/tourisme d'un côté, et représentation urbaine de l'autre). Tout un aménagement a été pensé afin de créer une relation et un flux urbain entre la partie haute de la ville et sa partie basse qui est le port. Avec un axe qui démarre du centre historique d'Alger qui est la Casbah, et arrivera sur le front de mer avec un aménagement spécifique qui sera fait au niveau du port.

Le port quant à lui sera transformé et perdra sa vocation principale, ne gardant que sa gare maritime comme activité portuaire. Une promenade urbaine sera aussi projetée, prenant le quai de la pêche, mais le cœur du projet du port est les terrasses. Pour résumer le tout, ce projet est avant tout à vocation culturelle et touristique, avec un axe horizontal qui permettra à la ville de renouer avec son front de mer avec un flux dirigé.

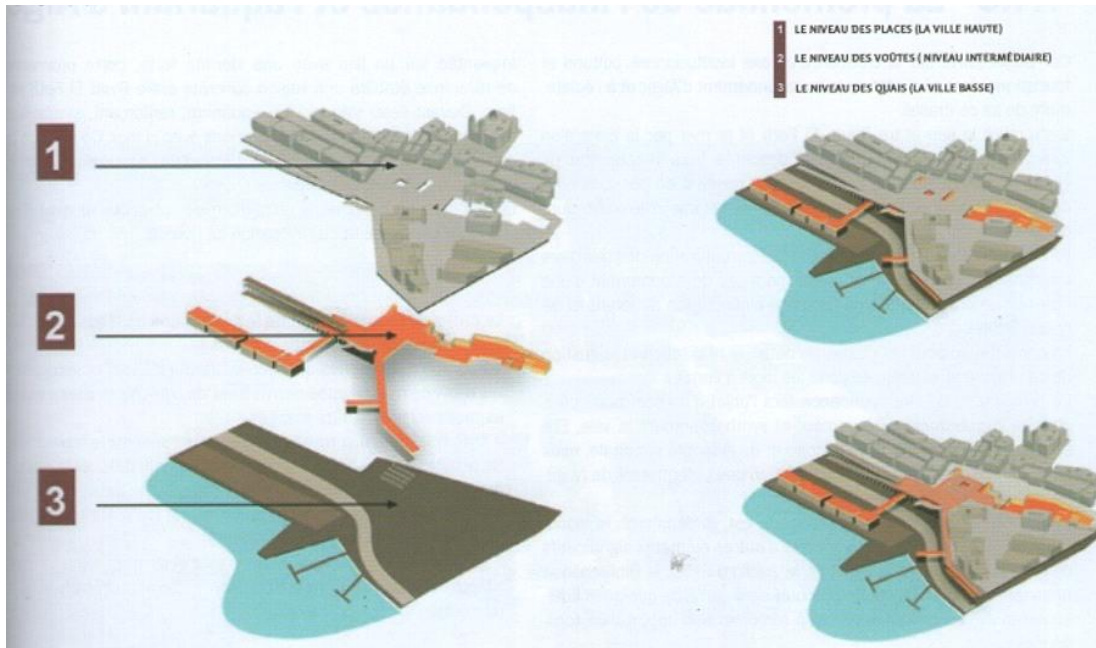


Figure 25 Les niveaux du projet de reconversion du port d'Alger, Source : Vie de ville numéro spécial 2012

Cependant, même si une volonté réelle est exprimée par les pouvoirs publics, à l'image du projet d'Alger Médina qui vise à redonner à Alger et à la baie d'Alger en général une réelle façade maritime. Le port d'Alger est un des points importants que le PDAU (Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme) 2015-2035 et du S.N.A.T (Schéma National de l'Aménagement du Territoire) 2030 prennent en compte, afin d'assurer la redynamisation de la partie portuaire. Un certain nombre de facteurs importants peuvent sérieusement remettre en cause la faisabilité de ce projet, notamment :

- **Un projet pas encore figé et définitif :**

Comme l'explique Tahir, le projet n'est pas entièrement figé et pourra connaître une évolution et des modifications futures, ce qui fausse les projections et les planifications à long terme. Or pour avoir un projet fonctionnel et pouvoir le réaliser mais surtout aboutir à un projet intégré répondant parfaitement aux demandes de la population et du site, il est important de travailler dans une optique durable.

- **Des délais de réalisation qui s'étendent dans le temps :**

Car l'esquisse du projet fut signée en 2009, mais le port d'El Hamdania voit à peine ses travaux démarrer à l'aube de l'année en cours. Ce qui repousse toujours plus l'échéance, et retarde la réalisation de la délocalisation et donc de la reconversion.

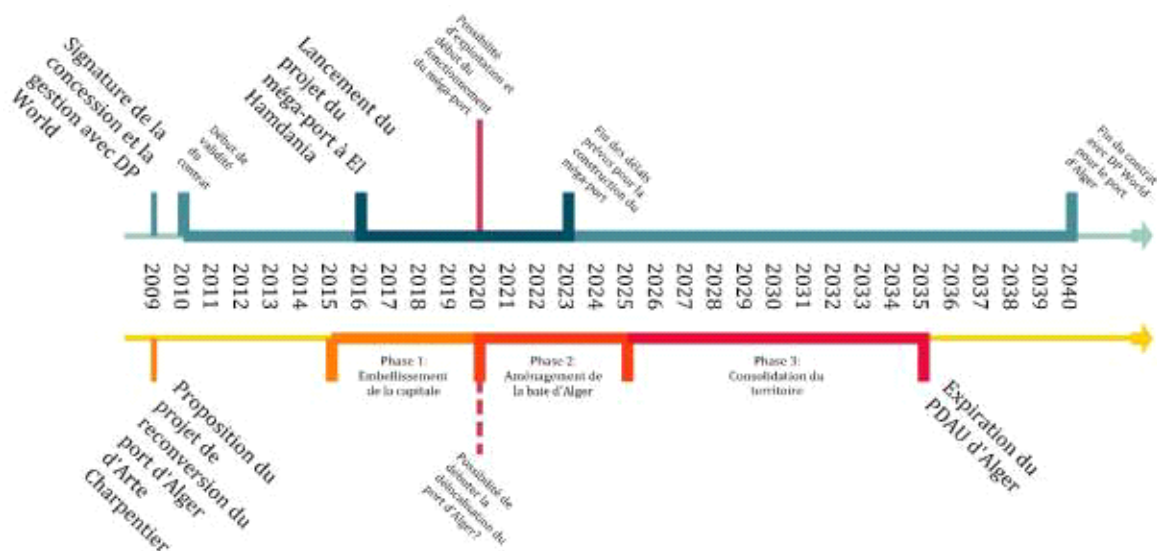


Figure 26 Axe chronologique de prospection des évènements de la ville et du port d'Algier 2009-2040. (Source : Aouissi, Madani), sur la base des données de (JORA, 2017) et (PARQU EXPO, 2011)

Vu les prévisions d'avancement des travaux, et la situation économique que connaît le pays en ce moment, il est très difficile d'arrêter une date précise et de prévoir les délais de réalisation de chacun des projets. Une date approximative est fixée pour la délocalisation du port, qui est aux environs de 2023 mais on le sait bien, les prévisions des travaux n'est pas une science exacte en Algérie, car plusieurs facteurs peuvent rentrer en compte, notamment une économie fragile et déstabilisée qui pourrait engendrer des retards ou une révision des priorités en matière d'aménagements. L'abandon de la vocation du port, et le limiter uniquement à une gare maritime peut aussi dénaturer l'âme du lieu, mais surtout aboutir sur un projet qui ne réalisera pas les objectifs tracés.

- **Un recyclage foncier qui ne s'inscrit pas dans l'esprit du Waterfronts :**

Le port d'Algier est aujourd'hui arrivé à se limite d'exploitation, et ne peut continuer à répondre aux attentes et besoin de tout un pays à travers ses structures. Aucune autre extension n'est envisageable, faute de foncier disponible, mais surtout vis-à-vis de sa ville qui est en réelle souffrance face à une activité qui va dans un sens complètement contraire à la sienne.

Le projet de reconversion du port d'Algier est un projet qui a une vocation beaucoup plus urbanistique que portuaire, qui sera basé sur un principe d'horizontalité pour relier la ville et le port. Mais cette action se basera principalement sur une démarche de remise en état et récupération de l'existant, tant dans la périphérie du port, que dans le port en lui-même. Avec des parcours qui permettront d'accéder au port grâce à des galeries souterraines, ainsi que des terrasses et une plateforme aménagée directement sur l'espace existant.

Il est donc possible d'en déduire que le projet des terrasses du port est un projet qui n'est malheureusement pas parfaitement adapté à la région portuaire d'Algier, trop hâtif et pas assez élaboré, il est en quelque sorte une façon de reprendre l'existant et de le recycler au lieu de penser les choses d'un autre angle. Car suivant la tendance *Waterfronts* mondiale, cette démarche de transformation ne correspond pas parfaitement à sa logique, car il ne s'agit pas seulement de recycler mais surtout de mettre en place des projets importants qui visent à redonner un nouveau souffle et une nouvelle dynamique à la ville portuaire.

Scénario proactif : reconduction de l'activité portuaire en cohabitation avec l'urbain

Pour cette partie, l'exemple du projet de reconversion du port de Tanger ou encore Marseille seront mis en avant. La ville de Tanger A travers son projet de reconversion, a valorisé la vocation touristique afin de donner une seconde vie à son port et sa ville portuaire en général. Alger et Marseille sont deux villes très similaires dans leur évolution, qui partagent bien plus de points en commun qu'on pourrait l'imaginer, tant sur le fait de la localisation mais aussi de leur histoire. C'est d'ailleurs dans cette optique qu'il est intéressant de penser à une solution pour le port d'Alger qui sera semblable à celle du port de Marseille. Une ville qui a su s'inscrire dans une nouvelle dynamique urbaine à travers le projet EURO Med.

Le but de cette comparaison est de proposer comme dans le cas de Tanger un projet qui gardera la fonction portuaire pour devenir une destination touristique importante, mais surtout un point de transition incontournable. Avec ce genre de projet l'Algérie pourra s'offrir une position dominante sur la partie nord de l'Afrique, avec un port de plaisance important qui sera à même de supporter un transit important. Mais ce genre de projet sera aussi bénéfique pour l'Algérie, permettant d'apporter un flux important de touristes de quoi redonner un coup de pouce à l'économie nationale.

Alger et Marseille sont deux villes très similaires dans leur évolution, et partagent bien plus de points en commun qu'on pourrait l'imaginer, tant sur le fait de la localisation mais aussi de leur histoire. Une ville qui a su s'inscrire dans une nouvelle dynamique urbaine à travers le projet EURO Med.

Ce projet est un très bon exemple à prendre en compte car il compte parmi les projets récents et modernes dans le mouvement du *Waterfronts*, et permettra d'apporter une alternative parfaitement adaptée au cas du port d'Alger qui partage une histoire en commun avec Marseille.



Figure 27 Projet Euro-Med à Marseille : réaménagement des anciens sites portuaires comme nouveau centre tertiaire pour la ville. Source : <http://roc2016.blogspot.com/2016/06/v-behaviorurldefaultvml.o.html>

Le projet EURO Med est un projet riche qui prend en compte différents points et activités qui tendent principalement à recréer la relation entre la ville et son port à travers des projets qui touchent différentes activités et vocations. Principalement structuré en trois pôles importants, visant à prendre en compte toute la partie de la ville et de son port. Trois grandes zones de réaménagement ont été pensées : Le pôle de la Joliette qui est un quartier d'affaire international avec vocation tertiaire, la ZAC Saint-Charles visant à une large réhabilitation de logements dégradés afin de favoriser la mixité sociale, la ZAC Cité de la Méditerranée qui elle seule tourne autour de trois axes importants (culturel, commercial et de service).

L'avantage et la particularité du projet EUROMED c'est qu'il ait été fractionné en deux parties ou phases qui sont parfaitement complémentaires, ce qui a permis d'adapter le projet aux besoins de la ville mais

a surtout permis d'amortir les dépenses liées à la réalisation du projet sur une échéance plus importante.



Figure 30 photo satellite de l'aire d'intervention du projet d'EUROMED Marseille, Source : <http://projets-architecte-urbanisme.fr/euromediterranee-renovation-urbaine-a-marseille/>

C'est d'ailleurs ce qui serait bénéfique et intéressant dans le cas du port d'Alger, aux vues de la situation économique d'inscrire le port d'Alger dans la dynamique du *Waterfronts* avec la création d'un projet qui sera le point déterminant de la reconversion de la zone portuaire. Tout comme Marseille, Alger pourrait créer une nouvelle dynamique entre sa ville et son port trop longtemps en clivage et en rupture fonctionnelle et physique. Les fonctions portuaires seront dans l'idéal maintenues afin de ne pas dénaturer la vocation du port tout en assurant un contact direct avec sa ville pour un développement durable et logique.

En conclusion, on peut déduire que la solution du port de plaisance et de croisière est une solution possible pour le niveau de la méditerranée, mais ce sera surtout un projet complètement dans l'esprit *Waterfronts*, avec des aménagements et des réalisations qui seront échancés sur une longue période. La reconversion deviendra un projet à l'échelle de la ville, qui sera géré par les élus et pourra avancer au fur et à mesure du développement de la situation de la ville.

Scénario Pré-actif : opter pour un aménagement évènementiel

Dans ce scénario il sera question d'un tout autre type d'aménagement qui sera cette fois-ci à vocation évènementielle. Pour mieux appuyer cette théorie, il sera possible de réaliser une comparaison avec deux projets phares dans le monde, qui ont réussi, grâce à un évènement important, à réaliser une reconversion portuaire qui a profité aussi bien à l'évènement en lui-même mais surtout pour la population et la région. Le réaménagement du port de Barcelone ainsi que celui de Lisbonne sont deux exemples particulièrement intéressants, tant sur le plan de la ressemblance ou de la localisation vis-à-vis de l'Algérie, mais surtout dans le raisonnement et les facteurs qui ont engendrés cette volonté de *Waterfronts* sur leur port et front de mer.

Le projet de reconversion du port de Barcelone est venu suite à une volonté de la ville d'accueillir les jeux Olympiques à Barcelone. La ville a donc gagné en importance, avec un événement d'une envergure internationale. Comme pour Barcelone et les jeux olympiques, Lisbonne a pu profiter d'un événement important qui a aidé à générer et financer la reconversion de sa région portuaire, afin de relancer une dynamique urbaine et redonner à la région une nouvelle relation avec sa ville. C'est en accueillant l'EXPO 98, que la ville de Lisbonne a trouvé un détonateur et un financement à travers un projet mené par une société à capitaux publics. C'est en 1993 que la zone industrialo-portuaire prend alors le nom de « projet du parc des Nations ».

Ces deux exemples de projets qui ont réussi, grâce à un aménagement réalisé dans le but d'accueillir un événement d'envergure. Tout en réussissant à recréer une nouvelle dynamique urbaine, afin de réconcilier la ville avec sa partie portuaire, et suivre les tendances mondiales du Waterfronts, nous inspirent dans notre réflexion afin de proposer une possibilité d'un futur possible et un but à atteindre au niveau de la zone portuaire d'Alger. Avec une candidature pour accueillir l'exposition internationale, et proposer une thématique d'actualité, pour suivre les tendances mondiales.

C'est dans cette optique que la dernière proposition fut donc pensée, avec la possibilité d'accueillir un événement tel que l'exposition internationale, avec une thématique actuelle et d'actualité qui tournera autour du « **réchauffement climatique et la montée des eaux ainsi que leurs répercussions sur les littoraux du monde** ». En soulignant que l'Algérie a signé le 22Avril2016 l'accord de la COP21 s'engageant ainsi dans une dynamique de développement durable et de respect de l'environnement. Sachant que la baie d'Alger est, au même titre que n'importe quelle autre partie littorale du monde, exposée aux risques de la remontée des eaux des océans (figure 32, mettant en évidence la zone à risque), phénomène qui risque de s'intensifier d'ici la fin du siècle « *Selon le dernier rapport du GIEC, dans le meilleur scénario, les océans s'élèveront d'ici à 2100 de 40 centimètres, dans le pire des cas, si les émissions de gaz à effets de serre restent identiques, le niveau des mers monterait de 1 mètre. Mais en ajoutant la contribution de l'Antarctique, on arriverait à une augmentation comprise entre 60 centimètres et 2 mètres.* »



1
Le Pavillon du Portugal où est présentée une animation sur la conquête des Océans.

L'EXPO'98 est un immense complexe de 70 bâtiments, répartis sur plus de 60 hectares, le long de l'embouchure du Tage.



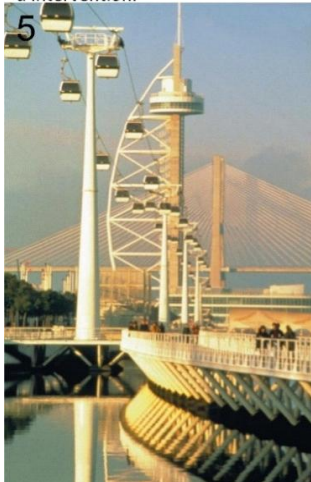
2
L'Océanorium; un aquarium dédié à l'océan, il s'insère parfaitement dans ce quartier à l'architecture futuriste.



3
La gare de l'Orient; une oeuvre signée par l'architecte Santiago CALATRAVA, elle crée un point fort pour l'accessibilité de la zone d'intervention.



4
Le centre commercial Vasco da Gama; une oeuvre de beau, une architecture dite "portuaire", elle se fonde l'identité portuaire de la ville dans l'esprit de ses habitants.



5
6
Le pont Vasco de Gama; le pont le plus long en Europe, ici avec la station téléphérique (la photo 5).

Figure 31 Montage des principales réalisations dans le cadre de la reconversion du port de Lisbonne pour l'EXPO89. Source : Montage réalisé par Aouissi.K

Il sera alors possible de joindre plusieurs avantages en un seul et même projet. Notamment en ayant des financements pour réaliser un aménagement de la partie portuaire, afin d'accueillir cette exposition, mais surtout faire profiter la ville d'une nouvelle dynamique urbaine avec son front de mer.

Etant donné le calendrier de l'exposition, il sera possible d'aspirer à accueillir l'édition de 2022/2023, date qui coïncidera avec la finalisation estimée des travaux du Méga-port d'EL-HAMDANIA et donc la disponibilité de la partie portuaire d'Alger pour un tel aménagement.

Mais ce sera avant tout un bon moyen de sensibiliser les générations futures aux dangers du réchauffement climatique, et pourquoi pas penser et trouver des solutions durables pour protéger les rives d'Alger, et ne pas risquer de perdre une bonne partie du front de mer sur les prochaines décennies.



Figure 32 simulation de la remontée des eaux d'ici 2100 d'environ 2m. Source : <http://sboisse.free.fr/planete/simulateur-de-montee-des-oceans.php>

En conclusion, il est possible de penser à plusieurs solutions qui peuvent apporter un réel plus pour la région portuaire d'Alger, et l'aménagement évènementiel est une solution qui a fait ses preuves dans le monde et à travers l'histoire, notamment sur des villes comme Lisbonne ou encore Barcelone. Avec un évènement tel que l'exposition internationale, c'est un coup de projecteur qui sera mis sur la région d'Alger, et une façon de l'inscrire dans la dynamique mondiale de la durabilité et l'écologie avec un programme visant à la protection du littoral et le développement durable. Alger sera enfin mise au niveau des grande métropoles portuaires mondiales, et pourra prétendre à un avenir meilleur.

Conclusion générale :

La ville littorale est une ville qui se caractérise par sa proximité avec la mer, une proximité qui implique des contraintes qui la différencie de toute autre ville de l'intérieur.

D'où l'importance de bien comprendre la dynamique et les particularités de ce genre de villes, afin de s'implanter d'une façon optimale, avoir un principe urbanistique et architectural qui sera en parfaite harmonie tant avec la nature du site, mais aussi avec ses facteurs naturels. C'est d'ailleurs ce qui a influencé le développement des villes littorales à travers le monde mais aussi plus particulièrement au niveau du bassin méditerranéen.

La ville littorale algérienne ne déroge pas à la règle et se distingue elle aussi par un certain nombre de particularités mais aussi de problèmes, notamment sur le plan architectural et urbanistique avec une standardisation de l'architecture et de l'organisation urbaine. Pour résumer en quelques points les résultats de cette urbanisation spontanée et non organisée :

- Un empiètement sur les terres agricoles en faveur d'un foncier de plaisance et d'habitation.
- Une dégradation des milieux naturels du littoral, suite à une forte affluence de la population engendrant une grande pollution.

La présence du port dans les villes littorales est quasi systématique, ce qui rajouter encore plus de contraintes à cette ville riche en particularités et caractéristiques. Mais une étude spécifique permet de mettre en avant un problème important qui touchent aux villes portuaires, qui est la rupture entre la ville et le port. Ce clivage ville/port souvent voulu, engendre des problèmes au niveau du développement de la ville mais surtout de l'épanouissement de la zone portuaire, car la ville ne communique plus ou très peu avec son port entraînant les deux entités sur deux dynamiques différentes.

Alger est en des exemples qui représente aujourd'hui le mieux ce problème de clivage, car il est évident que cette ville souffre d'un étouffement dans les deux sens. Avec une ville à forte polarité urbaine qui arrive aux limites de son flux, et un port qui stagne de plus en plus économiquement mais surtout physiquement. Aujourd'hui, Alger n'a rien d'une ville littorale et encore moins portuaire. C'est tout simplement deux entités voisines avec deux dynamiques qui se chevauchent mais qui ne marchent pas en harmonie.

Depuis la révolution industrielle une nouvelle tendance a vu le jour, consistant à déplacer les anciens ports pour des besoins fonctionnels et dimensionnels. Car avec le gigantisme naval, le tirant d'eau nécessaire était devenu plus important, la nécessité de s'implanter dans une région plus profonde est donc une nécessité absolue. Une démarche qui engendra une seconde réflexion qui est la prise en charge du port et de la zone portuaire précédente. Démarche connue comme la reconversion portuaire ou « *Waterfronts Revitalisation* ». Mais à travers l'histoire, la reconversion portuaire a connu trois grandes phases importantes qui ont évolué avec l'évolution de la société, des technologies mais surtout de la réflexion de l'homme face à son espace. Une première phase a vu le jour en Amérique dans les années 60, avec un principe de reconversion portuaire qui ne vise que la partie du port. Mais ce modèle ne permet nullement de résoudre le problème de la rupture entre la ville et son port. Une seconde phase de reconversion est

Apparue entre les années 70 à 80, avec le modèle Européen et Australien. Avec une nouvelle logique consistant à prendre en charge les friches portuaires et ainsi mieux intégrer la partie portuaire à la dynamique de la ville avec des aménagements à vocation tertiaire. Et enfin, c'est à partir des années 1990 que le modèle de réaménagement post-moderne s'est fait connaître notamment en Asie et en Afrique avec l'exemple de Cap Town. C'est aujourd'hui une intervention qui tend à réconcilier la ville avec son port à travers un aménagement en continuité entre les deux entités avec des projets forts et fonctionnels qui redonnent à la ville une nouvelle dynamique avec sa partie portuaire et son front d'eau. La ville d'Alger est aujourd'hui plus que jamais concernée par le problème du clivage ville/port, avec son statut de capitale elle totalise un flux urbain et économique important. Mais face à cette forte affluence, Alger ne peut gérer la pression, entre une ville qui canalise toutes les activités d'une capitale, et un port

d'importance internationale qui se retrouve aujourd'hui devant une barrière physique et fonctionnelle face à sa ville. Il est plus qu'important de penser à une reconversion portuaire, notamment avec le projet de délocalisation du port au profit du méga port d'EL-HAMDANIA. Projet qui démarre, laissant lieu à une réflexion urbaine poussant à trouver une solution qui permettra de réconcilier la ville avec son port et surtout son front d'eau auxquels elle a trop longtemps tourné le dos.

A travers le temps et avec l'évolution de l'industrie, le monde a connu le gigantisme naval qui a engendré un besoin de délocalisation des ports mondiaux au profit de port au tirant d'eau plus important. Une démarche importante qui a permis de développer son économie. Mais cette délocalisation a donné lieu à un phénomène de délaissement des ports et des zones portuaires. C'est dans les années 50 qu'un mouvement important est important, consistant à prendre en charge les ports délaissés, afin de leur redonner un nouveau souffle, et même une nouvelle dynamique avec sa ville. Il s'agit du mouvement du « *Waterfront revitalization* ». Ce mouvement a connu trois grandes périodes qui ont marqué son évolution, avec un premier mouvement dans les années 60 qui se focalisait beaucoup plus sur le port et le front d'eau sans vraiment chercher à relier la ville à son port. L'exemple de Baltimore est le projet qui illustre le mieux cette période. Une seconde ère de *Waterfronts* a vu le jour dans les années 70/80 avec une reconversion qui se basait sur le réaménagement des friches portuaires et l'installation du tertiaire afin de ranimer cette partie portuaire. Et c'est l'exemple Européen et Australien qui illustrent le mieux cette période. A partir des années 1990 c'est une reconversion moderne qui s'instaure, avec une nouvelle dynamique qui tend à recréer une relation forte entre la ville et son port avec des projets importants et durables qui peuvent apporter à la ville et au port une toute nouvelle vocation. A l'image des nouvelles reconversions effectuées en Asie, ou encore en Afrique comme l'exemple du Cap ou Tanger plus récemment.

Alger va irrémédiablement vers cette démarche, avec le projet du Méga d'EL-Hamdania qui sera le nouveau port national avec une plus grande capacité et surface. C'est d'ailleurs un des détonateurs principaux de cette réflexion de reconversion de la zone portuaire d'Alger. Il est donc important de penser à l'avenir et au devenir de ce port trop longtemps en situation de clivage avec sa ville.

Quelle est la réalité urbano-portuaire d'Alger et comment elle affecte tangiblement la qualité de vie de la ville ? Alger souffre d'un éclatement Urbano-portuaire, c'est une ville qui souffre face à la situation actuelle, avec deux activités complètement contraires qui entravent le bon fonctionnement l'une de l'autre. Le port a atteint ses limites, et ne peut aspirer à se développer encore plus. Ce qui conforte l'idée et l'urgence de la délocalisation mais surtout de la reconversion.

Quel sera le futur de ces relations sur le court et le moyen terme ? A ce stade, la ville d'Alger vit une rupture totale avec son port. Une situation qui empêche le port de se développer, et engendre de sérieux problèmes économiques mais aussi des répercussions sur l'équilibre de la ville d'Alger. Une délocalisation est devenue plus que nécessaire, afin de décharger le port d'Alger mais surtout de pouvoir suivre les tendances actuelles de reconversion portuaire.

Pour avoir une idée plus précise sur les tendances actuelles des *Waterfronts*, l'exemple de Barcelone avec son aménagement événementiel qui a apporté un nouveau souffle à la ville, qui a pu profiter d'un événement d'envergure mondiale afin de financer sa reconversion. La ville de Tanger a elle aussi misé sur une reconversion de sa zone portuaire dans une optique de développement durable et une urbanisation bien pensée. C'est d'ailleurs en se basant sur un aménagement échelonné sur plusieurs étapes, qui a permis d'avoir une continuité dans la réalisation et une contribution de la ville afin d'alimenter les projets qui viendront structurer cette reconversion. A l'image du projet EUROMED à Marseille qui lui aussi fut structuré en trois phases importantes, avec l'intervention de la ville qui a

permis d'avoir un résultat novateur et durable. Une relation stable et fonctionnelle fut recréée avec son front d'eau et son port avec des projets importants qui ont changé l'image du port et de sa zone portuaire.

Le projet de réaménagement du port d'Alger proposé par le plan stratégique PDAU (2015-2035) est-il vraiment faisable, et si c'est le cas, peut-on vraiment le qualifier de projet de reconversion portuaire (Waterfront) ? Le projet des terrasses du port proposé par le PDAU (2015-2035) est une démarche audacieuse de la part des autorités, qui tendent à inscrire la zone portuaire d'Alger dans la tendance du *Waterfronts*, mais en réalité c'est un projet qui ne rejoint pas les préceptes de ce mouvement. Car d'après les informations disponibles, les délais de réalisation du port d'EL HAMDANIA et le début du projet des terrasses du port ne coïncident pas entre elles. D'autant plus que le contrat d'exploitation avec DP World s'étend jusqu'en 2040. De plus le plan d'aménagement du projet n'est pas encore figé et définitif, ce qui donne encore moins de crédibilité au projet qui ne propose pas réellement de solution durable qui pourrait donner à Alger une nouvelle dynamique avec son port.

Penser à une continuité et pérennité de la situation actuelle du port est elle aussi impossible, car déjà depuis 2009 une partie de l'activité du port d'Alger a connu une délocalisation de la réception des véhicules au profit du port de DJEN-DJEN à Mostaganem. Et depuis 2014 c'est une véritable stagnation au niveau économique que connaît le port. Il est alors plus que nécessaire de penser à une reconversion portuaire, mais là encore les chiffres et les prévisions ne concordent pas entre elles, ce qui rend la faisabilité du projet des terrasses du port casi impossible vu la conjoncture actuelle.

La meilleure des solutions aux vues de cette études serait de prévoir un aménagement réellement durable, à l'image du modèle de Marseille et Tanger en optant pour un projet à l'échelle de la ville. Ou encore aller sur une optique de réaménagement événementiel à l'image de Barcelone ou encore Lisbonne qui ont su profiter d'un événement d'envergure afin de réaliser un réaménagement qui a donné des résultats importants. Alger pourrait miser sur un événement important qui lui permettra de booster son évolution et se hisser au rang des grandes villes portuaires modernes, il suffirait d'accueillir un événement comme l'exposition internationale.

Pour conclure, il est possible de dire que le mouvement de reconversion portuaire actuel suit un concept d'urbanisation durable avec comme principaux axes l'écologie et l'environnement. Car les risques liés aux changements climatiques sont une réalité aujourd'hui encore plus qu'avant, entre le réchauffement climatique ou encore les risques de remontée des eaux, il est important de penser à son avenir et celui de sa ville afin d'être prêt à faire face à ces enjeux.

Bibliographie :

- **Les ouvrages :**

BAUDOIN T, COLLIN M, PRÉLORENZO C. 1997. *Urbanité des cités portuaires*. Paris. L'Harmattan. 180p. (Consulté le : 12/12/2017)

BOUBACHA, E.D, DAVOULT, et al. 1997. *Ville et port ; mutation et recomposition note de synthèse et de bibliographie*. Paris. Les éditions villes et territoires. 31p. (Consulté le : 05/05/2017)

CHALINE Claude. 1994. *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris. L'Harmattan. 299p. (Consulté le : 14/01/2018)

AOUISSI, K B. 2016. *Le clivage ville/port, le Cas d'Alger, Saint-Denis*, Editions Connaissance et Savoir. (Consulté le : 25/12/2016)

COLLIN Michèle. 1991. *Port et ville portuaire*. Paris. L'Harmattan. 224p. (Consulté le : 09/09/2017)

COLLIN Michèle. 1994. *Ville et port 18e-20e siècles*. Paris. L'Harmattan. 287p. (Consulté le : 12/06/2017)

COLLIN Michèle. 2003. *Ville portuaire, acteur du développement durable*. Paris. L'Harmattan. 199p. (Consulté le : 05/11/2016)

TERAN F. 1982. *Le problème urbain*. Barcelone. Ed. Plaza y Janès. 160p. (Consulté le : 09/09/2017)

- **Sources internet :**

Baziz, Amel épse. Berkani.2015 *Le port d'Alger et son impact sur l'organisation du tissu urbain*. Disponible sur : <http://repository.usthb.dz/xmlui/handle/123456789/2167?show=full> (Consulté le : 30/01/2018)

Driss BENABAD. *Projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville*. Document disponible sur : http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/portus_24/Projet_de_reconversion.pdf (Consulté le 8/06/2017)

DP World. 2009. *Algeria- Algiers Overview* (en ligne). Disponible sur : < <http://web.dpworld.com/marine-terminals/locations/middle-east-europe-and-africa/africa-overview/algeria-algiers> >. (Consulté le : 25/12/2017)

DUCRUET César. *Typologie mondiale des relations ville-port* (en ligne). Disponible sur : <<http://cybergeog.revues.org/17332>>. (Consulté le : 01/09/2017)

DUCRUET César et MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra. 2005. *Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale* (en ligne). Disponible sur : < <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.pdf> >. (Consulté le 18/06/2017)

EPAL. Site internet de l'Entreprise portuaire d'Alger : <http://www.portalger.com.dz/accueil.php>. (Consulté le : 12/01/2018)

PRELORENZO Claude.2015 Reconversion portuaire : « Un port, ce n'est pas un parc ». Disponible sur : <http://chroniquesarchitecture.com/reconversionportuaireunportcenestpasunparc/> (Consulté le : 06/02/2018)

SAPT.2014. Tanger : la reconversion du port s'accélère. Disponible sur : http://www.aivp.org/members/files/2014/03/Tanger_2014fev_FR.pdf (Consulté le : 05/09/2017)

DUCRUET César.2008. Typologie mondiale des relations ville-port (en ligne). Disponible sur : <http://cybergeog.revues.org/17332>. (Consulté le : 30/11/2017)

- **Thèses et mémoires :**

AOUISSI Khalil. 2013. Le Clivage ville/port. Le cas d'Alger. Mémoire de Magistère, EPAU (Consulté le : 12/12/2016)

BERKANI-BAZIZ Amel. 2002. *Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain.* Mémoire de magistère en aménagement urbain, Faculté des sciences de la terre, de géographie et aménagement du territoire. Université des sciences et de la technologie Houari Boumediene Alger. 202p. (Consulté le : 02/01/2017)

DUCRUET César. 2004. Les villes ports ; Laboratoire de mondialisation. Thèse en géographie et aménagement. Université du Havre. 435p. (Consulté le : 05/02/2017)

DJEDOUANI RAKEM Sahar. 2004. *Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéenne ; le cas de Marseille et d'Alger.* Thèse en urbanisme et aménagement de l'espace. Université Paris XII- Val-de-Marne. 364p. (Consulté le : 05/02/2017)

MAGALI Henry. 2006. Ville portuaire en mutation ; Les nouvelles relations ville port à Marseille. Mémoire en géographie. Université de Lausanne. 147p. (Consulté le : 04/03/2017)

ROBERT Samuel.2009. La vue sur mer et l'urbanisation du littoral. Approche géographique et cartographique sur la Côte d'Azur et la Riviera du Ponant (Consulté le : 06/02/2017)

Articles de presse :

LE MONDE | 30.03.2016 à 19h01 • Mis à jour le 31.03.2016 à 07h36 |Par Clémentine Thiberge

CHRONIQUES D'ARCHITECTURE | Reconversion portuaire : « Un port, ce n'est pas un parc ».

AOUISSI, B., K., MADANI. S. 2017. Alger : prospection de scénarii pour sa reconversion portuaire. Cinq Continents 7 (16) : 151-172 (Consulté le : 12/2017)