

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE DE BHIDA 1 « SAAD DAHLAB »

Institut d'Architecture et d'Urbansime

Departement d'Architecture



Mémoire de Master 2 en Architecture

Option : Habitat.

Intitulé

**Réinscrire le port dans la dynamique urbaine dans la ville
d'Alger à travers la reconversion portuaire. (Cas de la pêche)**

P.F.E : Marché de pêche

Présenté par :

ZIANE Abdelkarim, M161532031056

Encadrés par :

Dr. AOUISSI Khalil Bachir

Groupe : 07.

Membres du jury :

Examineur 1 : Dr BELMEZITI A
(MAA).

Examineur 2 : Mr KADRI H
(Assistant)

Année universitaire : 2020/2021

REMERCIEMENT

Nous tenons à exprimer notre profonde gratitude et notre reconnaissance à notre encadreur, Mr AOUISSI Khalil Bachir pour ses conseils, l'encouragement et le soutien continu pour terminer ce travail.

Aussi, nous tenons à remercier les membres de notre jury de soutenance.

Et enfin, un grand merci à tous ceux et celles qui m'ont aidé de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.

Résumé :

Les ports se définissent comme des points de contact ou espaces d'interface et de liaison entre deux sphères de transport, soit les sphères Terrestre et Maritime. Le **port** étant un équipement structurant, constitue un outil incomparable en matière d'aménagement du territoire et contribue souvent, d'une manière décisive au décollage économique des régions qu'il dessert. Un grand port devient une ville, un pôle de croissance industrielle, un facteur avec une influence déterminante sur le développement national et régional.

La méthodologie du travail consiste à éclaircir les concepts complémentaires qui concrétiseront des outils clés d'une intervention urbaine, accompagnée ensuite par une présentation d'exemples mondiaux comparables au cas algérois, des exemples de réaménagement des fronts d'eau. Le but est d'illustrer la succession de phénomènes qui guident à une recomposition ville-port et qui vient après une étape de déclin et de **rupture ville/port** et montrer les options de réaménagement choisis. Ensuite passer aux concepts relatifs au couple (ville/port) mais cette fois-ci en mettant l'accent sur le cas d'Alger, qui connaît des problèmes qui entravent son bon fonctionnement, malgré ses potentialités et son statut de premier port national de commerce, en prenant comme exemple le **Cas de la pêche**.

La **reconversion** peut donner à la ville une nouvelle image, plus d'attractivité, plus d'opportunités d'emploi, en donnant vie à la ville port, et en apportant un potentiel énorme à la ville dans les prochaines années, en offrant plus pour les résidents urbains ainsi qu'un bon cadre de vie qui offre des destinations pour de nouveaux touristes, ce qui revitalisera les villes concernées au niveau national ou international. Elle n'est pas seulement une condition nécessaire pour faire face au futur abandon territorial portuaire et à la fracture ville/port et à ses problèmes. Après, en même temps, c'est aussi l'ultime opportunité de réaliser le « rêve » de cette « métropole inachevée », réponses aux problèmes actuels liés à l'image de la ville, à la relation ville-mer, à l'expansion de la ville et à la compétitivité de la ville. Une série de dossiers chauds subis par **Alger**.

Mais une vision prospective est indispensable pour ne pas tomber dans un piège qui aurait pu être évité il y a quelques années.

Car pour faire une bonne reconversion, il faut d'abord faire de bonnes prédictions. Le plus important est de veiller à concevoir en amont le développement durable, car aujourd'hui appartient au passé, comme le disait Fernand Braudel, « l'avenir est imprévisible, mais il se prépare ».

Mots clés : cas d'Alger, Cas de la pêche, reconversion, port, rupture ville/port.

Summary:

A port is defined as the point of contact or interface and the connecting space between two transport areas (i.e. land and sea areas). As a structuring facility, the port is an unparalleled tool in regional planning, and it often contributes decisively to the economic take-off of the territory it serves. The major ports have become cities, poles of industrial growth and factors that have a determining influence on national and regional development.

The working methods consist in clarifying complementary concepts that will concretize the key tools of the urban intervention, then in introducing a global case similar to the case of Algiers, namely the case of the redevelopment of the waterfront. The aim is to explain the main thread of the city-port reorganization and the series of phenomena that emerged after the phase of recession and city-port rupture, and to show the chosen reconstruction plan.

Then continue to discuss the concepts related to the couple (city/port), but this time the focus is on the case of Algiers. Despite its potential and its status as the country's leading commercial port, it has problems that hinder its normal functioning. For example. Renovation can give the city a new image, more attractiveness, more employment opportunities, give life to the port city and bring a huge potential to the city in the coming years, offer more space to city dwellers and provide a good living environment. Destinations for new tourists, which will energize the cities concerned on a national or international level.

This is not only a necessary condition to face the future territorial abandonment of the ports and the urban/port gaps and their problems. Afterwards, it is also the ultimate opportunity to realize the "dream" of this "unfinished metropolis" and to solve the current problems related to the image of the city, the relationship between the city and the sea, and the expansion of the city. The competitiveness of cities and towns. A series of hot documents suffered by Algiers.

But a forward-looking vision is essential not to fall into a trap that could have been avoided a few years ago. Because for a good conversion, it is necessary to make good prognoses first. The most important thing is to make sure that sustainable development is conceived upstream, because today belongs to the past. As Fernand Braudel said, "the future is unpredictable, but it can be prepared.

Key words: case of Algiers, case of the fishery, reconversion, port, city/port rupture.

ملخص:

ويعرف المنفذ بأنه نقطة الاتصال أو الواجهة ومساحة الاتصال بين منطقتين للنقل (أي المناطق البرية والبحرية). والميناء، بوصفه معدات هيكلية، أداة لا مثيل لها في تخطيط استخدام الأراضي، وكثيرا ما يسهم بشكل حاسم في

الإقلاع

الاقتصادي للإقليم الذي يخدمه. وقد أصبحت الموانئ الكبيرة مدنا وأعمدة للنمو الصناعي وعوامل لها تأثير حاسم على التنمية الوطنية والإقليمية.

وتتمثل أساليب العمل في توضيح المفاهيم التكميلية التي من شأنها أن تتبلور الأدوات الرئيسية للتدخل الحضري، ومن ثم تقديم حالة شاملة مماثلة لحالة الجزائر العاصمة، وهي حالة إعادة تطوير الواجهة البحرية. إنها مسألة شرح الخيط المشترك لإعادة تنظيم المدينة وميناء وسلسلة الظواهر التي ظهرت بعد مرحلة النقصان والتمزق بين المدينة والميناء، وإظهار خطة إعادة الإعمار المختارة. ثم مواصلة مناقشة المفاهيم المتعلقة بالزوجين (المدينة / الميناء)، ولكن هذه المرة ينصب التركيز على حالة الجزائر العاصمة. وعلى الرغم من إمكاناتها ومكانتها كأول ميناء تجاري وطني، فإنها

تواجه مشاكل تعوق عملها العادي. مثل ماذا.

ويمكن للتجديد أن يعطي المدينة صورة جديدة، وجاذبية أكبر، والمزيد من فرص العمل، وإعطاء الحياة للمدينة الساحلية

وجلب إمكانات هائلة للمدينة في السنوات المقبلة، وتوفير مساحة أكبر لسكان المدينة وتوفير بيئة معيشية جيدة. الواجهات

للسياح الجدد، والتي سوف تنشيط المدن المعنية على الصعيد الوطني أو الدولي. وهذا ليس شرطا ضروريا للتعامل مع

التخلي عن الموانئ والثغرات الحضرية/الساحلية ومشاكلها في المستقبل. بعد ذلك، كما أنها الفرصة النهائية لتحقيق حلم "هذه المدينة غير المكتملة" وحل المشاكل الحالية المتعلقة بصورة المدينة، والعلاقة بين المدينة والبحر، وتوسيع المدينة. القدرة التنافسية للمدن والبلدات. سلسلة من الوثائق الساخنة التي عانت منها الجزائر العاصمة. ولكن الرؤية التطلعية ضرورية إذا أردنا ألا نقع في فخ كان من الممكن تجنبه قبل بضع سنوات. لأنه من أجل إعادة تشكيل جيدة، يجب علينا أولا أن نجعل التنبؤات جيدة. وأهم شيء هو ضمان تصور التنمية المستدامة في المنبع، لأن اليوم ينتمي إلى الماضي. وكما قال فرناند براوديل: "المستقبل لا يمكن التنبؤ به، لكنه يستعد

حالة الجزائر العاصمة، حالة مصائد الأسماك، إعادة التكون، الميناء، المدينة/الميناء تمزق: الكلمات الرئيسية

TABLE DES MATIERES :

Remercîment.....	i
Résumé.....	ii
Summary.....	iii
ملخص.....	iv

Chapitre 01 (introductif) : Problématique et méthodologie de recherche

1. Introduction	1
2. Problématique générale	2
3. Problématique spécifique.....	2
4. Hypothèses.....	3
5. Objectif d'étude	3
6. Protocole de mémoire.....	4
7. Méthodologie.....	5
8. Structure du mémoire.....	6

Chapitre 02 (état de l'Art) : Introduction sur le thème de recherche :

Introduction.....	7
I. Le port et son contexte.....	7
1. Le port d'Alger ; un port qui déprime.....	7
2. Les composantes et typologie fonctionnelle des ports.....	7
2.1 Les infrastructures.....	7
2.1.A. Les infrastructures portuaires.....	7
2.2. Les superstructures portuaires.....	8
3. Typologie fonctionnelle des ports.....	9
3.1. Les ports monofonctionnels.....	10
3.2 La fonction de transbordement.....	10
4. Les fonctions de plaisance et de pêche.....	10
5. Développement et mutations portuaires face à la mondialisation.....	12
6. La ville portuaire, poste avancé de la mondialisation.....	13
7. Difficultés de définition de la « Ville Portuaire ».....	13
8. Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires.....	14

8.1. Une façade Urbaine.....	14
8.2. Une source d'évasion.....	14
9. Intensité et typologie des relations villes/ports.....	15
9.1. Définition de l'interface ville/port.....	15
9.2. Le Clivage ville–port.....	15
10. Impacts des relations ville-port sur le développement des villes portuaires.....	16
10.1. Le phénomène de délaissement.....	16
10.2. L'apparition des friches industrielles...Un traumatisme pour la ville portuaire!.....	17
II. La reconversion.....	17
1. Concepts et définitions.....	17
2. Enjeux et processus de la Reconversion.....	17
3. Les impacts des reconversions portuaires sur les villes portuaires.....	18
3.1. Impact spatial et environnemental.....	19
3.2. Impact social.....	22
4. Les scénarios de la reconversion portuaire et urbaine : Les références.....	23
4.1. Réforme portuaire et Charte de développement durable.....	23
5. Opérations et scénarios de reconversions portuaires.....	24
5.1. Analyse d'exemple de la ville de Valence.....	24
5.2. Potentialités.....	24
5.3. L'objectif.....	25
5.3.1. La transformation du secteur portuaire.....	25
5.4. Renforcer la liaison du port avec le centre-ville.....	27
III. Analyses d'exemples.....	28
1. Analyse d'exemple de la ville de Marseille.....	28
1.1. Le Tunnel de la Joliette.....	31

1.2.L'objectif.....	31
1.3.Inconvénients.....	34
1.4.Synthèse.....	35
Conclusion.....	36

Chapitre 03 (Cas d'études) : Contextualisation du thème de recherche

Introduction.....	41
I. Le port d'Alger en difficulté.....	41
1. Evolution de la relation ville / port à Alger.....	42
2. Les formes du clivage ville/port d'Alger	51
3.Les conséquences du clivage ville/port d'Alger.....	52
II. La reconversion du port d'Alger.....	52
1. Une recomposition pour une métropolisation.....	52
2. Une recomposition pour une ville durable.....	53
a.Sur le plan social.....	53
b.Sur le plan environnemental.....	53
c.Sur le plan économique.....	54
3. proposition du GPU 1997.....	55
Conclusion.....	57
5.Conclusion générale.....	57
6.Perspective et pistes de recherches futures.....	58

CHAPITRE

01 :

(Introductif)

La thématique :

Réinscrire le port dans la dynamique urbaine ¹de la ville d'Alger à travers la reconversion portuaire.

_Il s'agit de comprendre la rupture existante entre la ville et son port à travers l'étude d'exemples de reconversions portuaires pour des villes du pourtour méditerranéen. Nous mettrons l'accent aussi sur la ville d'Alger et ses projets soulignés à long terme dans ce contexte.

1. Introduction :

Les ports se définissent comme des points de contact ou espaces d'interface et de liaison entre deux sphères de transport, soit les sphères Terrestre et Maritime. Le port étant un équipement structurant, constitue un outil incomparable en matière d'aménagement du territoire et contribue souvent, d'une manière décisive au décollage économique des régions qu'il dessert. Un grand port devient une ville, un pôle de croissance industrielle, un facteur avec une influence déterminante sur le développement national et régional. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.).

Les ports sont responsables dans une large mesure de l'existence des plus grandes villes au monde. Le port et la ville ont longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions. Le port est le moteur de son développement et le catalyseur de son urbanité. Cependant, sous l'effet des mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature : Les évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine² ont affaibli ces liens. Le port se retrouve alors dans des agglomérations urbaines qui limitent son expansion, et devient par

¹ dynamique urbaine : Les relations entre une ville et son environnement ou entre les différentes villes d'un même ensemble – un pays par exemple – qui important (voir dans le glossaire).

² l'expansion urbaine : L'extension de ville liée le plus souvent à l'augmentation de la population urbaine, c'est-à-dire aux phénomènes d'urbanisation. L'extension de ville liée le plus souvent à l'augmentation de la population urbaine, c'est-à-dire aux phénomènes d'urbanisation.

conséquent autonome en se détachant ou en traçant des frontières avec la ville. Le système ville-port est alors remis en cause, désorganisé. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.).

Une coupure en a donc résulté, que ce soit visuelle ou psychologique entre la ville et le port. Puis la stratégie d'éloigner, de délocaliser toute activité portuaire en dehors de la ville a engendré des espaces vides. Depuis quelques années. Des réflexions sont nées autour de l'avenir de ces water fronts qui étaient tombés en désuétude après que les villes aient tourné le dos aux ports - vu l'importance de ces opportunités foncières qui peuvent s'avérer comme des solutions pour plusieurs problèmes, urbains, économiques comme sociaux.

De nouvelles stratégies vont devoir être employées pour répondre aux nouvelles contraintes posées par le développement urbain durable mais aussi pour réagir de la meilleure manière possible aux réflexions autour du rapport ville/port. L'idée est que ces zones portuaires conservent un réel potentiel de dynamisme économique et social pour permettre à la ville d'acquérir plus de force à l'échelle régionale mais surtout à l'échelle nationale.

2. Problématique générale :

À l'heure de la mondialisation la mise en valeur des villes et la revitalisation de ces centres anciens dégradés est primordiale, car ils représentent l'âme et la composante la plus importante de la ville. Pour ça, l'attractivité urbaine, est toujours considérée comme une finalité pour les villes et leurs centres, non seulement pour rester en concurrence mais aussi pour assurer une mise en valeur durable en donnant à ces centres anciens une nouvelle dynamique.

Les interfaces villes-ports sont des aires de contact entre les espaces portuaires et les espaces urbains de la ville. Il existe différents types d'interfaces selon qu'elle soit située entre un vieux port et un centre historique, entre un port de commerce et un quartier d'habitation ou encore entre un port et un espace naturel de campagne.

L'interface ville/port n'est plus perçue comme une ligne ou une frontière clairement définie sur carte et sur plan, mais il s'agit plutôt d'une surface forcément fortement allongée mais dotée d'une certaine épaisseur et qui n'est bien souvent pas homogène.

3. Problématiques spécifiques :

Les ports de pêche sont caractérisés par leurs dimensions réduites et qui varient selon les bateaux accueillis. L'infrastructure est plus simple que pour un port de commerce, le port de pêche d'Alger qui doit jouir d'une attractivité et dynamisme pour qu'il soit un pôle d'excellence mais au contraire il est délaissé et marginalisé sans liaison avec la ville qui crée une rupture de l'interface ville-port.

- Comment faire revivre le port de pêche, ainsi que restituer l'interface ville-mer, afin de l'inscrire comme pôle d'excellence, attractif ; touristique à l'échelle régionale et national ?

-est-ce-que le réaménagement du port de pêche peut articuler la ville et la mer et devenir symbole de la reconversion de front de mer ?

- Comment assurer à la fois l'identité et la modernité ?

4. Hypothèses :

Le phénomène de la rupture est la cause de la perte d'identité d'Alger comme une ville portuaire, les fonctions du port ne sont pas combinées avec la ville et ces potentiels

Nos hypothèses basent sur les constats suivants :

_Les espaces délocalisés et abandonnés sont vraiment une opportunité pour une reconquête des quais on les mutualisés

_Le dégradé de la ville représente un point fort pour marquer et donner un rapport ville/port

_Par rapport aux standards internationaux le port d'Alger n'est pas en adéquation en vue de commerce et les performances

5. Objectifs :

Dans ce travail les objectifs se présente comme suit :

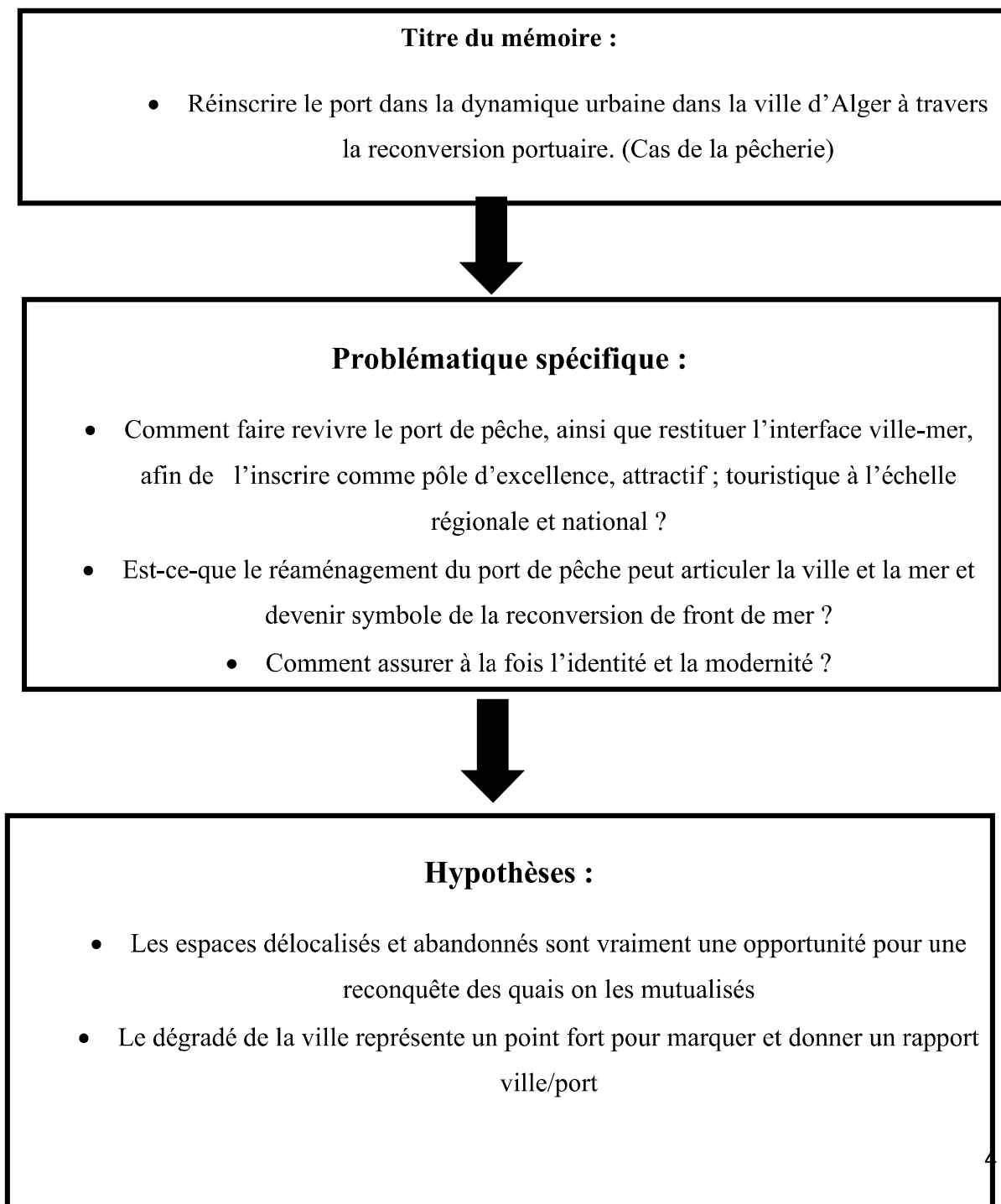
_comprendre les causes de la rupture ville/port et la revitaliser pour montrer que la séquence de rupture n'est pas permanente et qu'on peut la trouver dans n'importe ville portuaire qui est toujours réparer par une action de réaménagement visant à une reconversion de ces espaces

_trouver une cohérence en intégrant une nouvelle animation pour avoir une attractivité urbaine

_assurer l'équilibre entre un nouveau développement portuaire et urbain, et revoir le port comme un projet de redynamisation capable de valoriser la culture de la ville et son caractère touristique

6. Protocole du mémoire :

Schéma 1 : protocole du mémoire



- Par rapport aux standards internationaux le port d'Alger n'est pas en adéquation en vue de commerce et les performances



Objectifs :

- comprendre les causes de la rupture ville/port et la revitaliser pour montrer que la séquence de rupture n'est pas permanente et qu'on peut la trouver dans n'importe quelle ville portuaire qui est toujours réparée par une action de réaménagement visant à une reconversion de ces espaces.
- trouver une cohérence en intégrant une nouvelle animation pour avoir une attractivité urbaine.
- assurer l'équilibre entre un nouveau développement portuaire et urbain.

Source : auteur 2020

7. Méthodologie :

Afin d'aboutir aux objectifs fixés par le présent mémoire, la problématique et les questions citées auparavant seront abordés en deux parties.

Dans une première partie purement théorique, notre travail va essayer de :

_ Donner une définition et des notions techniques de l'architecture portuaire.

_ Essais de définitions de la dynamique d'une ville portuaire, son mécanisme afin d'approfondir la nature de la relation ville-port et le niveau d'interdépendance entre les fonctions urbaines et portuaires. On se basera alors sur les approches mondiales de ce thème dans une étude bibliographique et une analyse des documents existants.

_ Définir les enjeux et processus de la Reconversion.

_ Analyser les scénarios de la reconversion portuaire, de ses concepts urbanistiques et architecturaux, dans une approche comparative entre les différentes expériences.

_ Proposer un SCHEMA DE STRUCTURE primaire sur lequel y'aura la géométrie du site avec les structures principales, les concepts clés et nos intentions d'aménagement aboutissant

sur un plan d'aménagement, et un schéma de structure secondaire sur lequel figurera la structure secondaire, les centralités, les formes et les fonctions proposées émergeant sur un plan de composition urbaine général

_PLAN D'AMENAGEMENT pour formaliser nos intentions urbaines afin de retisser le lien entre le port et la ville d'Alger.

_développement de projet ponctuelle -marché de pêche- (composition urbaine et architecturale spécifique ainsi que l'architecture de l'ilot avec un plan de masse, les différents plans d'architecture ainsi que les façades).

8. Structure de mémoire :

Chapitre introductif :

Précède le corps du mémoire, et définit l'objectif de la recherche, et ce en introduisant les villes portuaires et la relation ville-port à l'échelle internationale et nationale afin d'aboutir à des problématiques, générale et spécifique, suivies par des hypothèses qui expriment les constats et ces solutions.

Chapitre 2 (Etat de l'art) :

C'est une recherche thématique sur le thème de notre mémoire, il est constitué de deux parties :

Axe théorique :

Ce chapitre portera l'intérêt sur les concepts clés d'une intervention urbaine nécessaire à la compréhension du thème de recherche, pour la recomposition ville-port.

Axe pratique : Traite deux analyses d'exemples étrangères sur le réaménagement des fronts d'eau, les deux sont en rapport direct avec le cas d'étude.

Chapitre 3 (le cas d'étude) :

Il s'agit de connaissances générales sur la reconversion et la recomposition ville-port mais cette fois-ci sur le cas d'Alger.

Conclusion générale : Réponse à la problématique spécifique et générale.

CHAPITRE

02 :

**(Etat de
l'art).**

Introduction :

L'objectif de ce chapitre est de situer le concept du projet urbain comme stratégie principale, l'intérêt portera sur d'autres concepts complémentaires qui concrétiseront des outils clés d'une intervention urbaine s'inscrivant dans notre problématique spécifique.

Cette partie sera clôturée par une présentation d'exemples mondiaux comparables au cas algérois, des exemples de réaménagement des fronts d'eau. Le but de cette partie du travail est d'illustrer la succession de phénomènes qui guident à une recomposition ville-port et qui vient après une étape de déclin et de rupture ville/port et montrer les options de réaménagement choisis.

I. Le port :

1. Définition du thème PORT :

Le port est un équipement structurant, d'aménagement du territoire et un facteur économique très important pour ce dernier, et il peut se définir comme étant des points de contact ou espaces d'interface et de liaison entre deux sphères de transport (la sphère terrestre et maritime).

Un grand port devient une ville, un pôle de croissance industrielle, un facteur avec une influence déterminante sur le développement national et régional. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 7.).

2. Les composantes et typologie fonctionnelle des ports :

Plusieurs facteurs existent pour définir la nature du site portuaire :

2.1. Les infrastructures :

2.1.1. Les infrastructures portuaires :

Ils constituent l'ossature d'un port, leurs natures :

_Les ouvrages extérieurs.

_Les ouvrages intérieurs.

Figure 1 : Ville aux cinq ports, Lorient.



Source : Grands ports Maritimes de France, observatoires portuaires.

3.2.2. Les superstructures portuaires :

Ce sont les installations de stockage de marchandises ou celles du transbordement et trafic voyageurs.

Figure 2 : Port 2000, Le havre France.



Source : Grands ports Maritimes de France, observatoires portuaires.

3. Typologie fonctionnelle des ports :

Figure 3 : Ville aux cinq ports, Lorient.



Source : Grands ports Maritimes de France, observatoires portuaires.

Il existe plusieurs types de ports dans le monde et plusieurs types spécialisés qu'on peut résumer en deux catégories : (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 7.)

3.1. Les ports monofonctionnels :

Sont les ports qui traitent un nombre de produits non considérable qui se résume parfois à du vrac (matières premières), en revanche les ports **multifonctionnels** s'étendent sur de vastes surfaces, activités, et de transport qui peuvent coexister.

3.2. La fonction de transbordement :

Traite la fluidité du transfert

3.3. Les fonctions économiques :

3.3.1. La fonction de transit : par la situation du port qui se trouve à l'interface de deux routes maritimes et terrestres. Chose qui permet au port de tisser des relations avec l'arrière-pays, et l'outre-mer.

3.3.2. La fonction industrielle : En relation directe avec les établissements industriels à proximité, qui favorise les trafics des marchandises.

4. Les fonctions de plaisance et de pêche :

Il s'agit de la pêche industrielle et la pêche locale représentée par les petits métiers, ainsi que des activités de loisirs et celles liées à la mer (Restaurants, pêche, etc.). (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 8)

Figure 4 : Terminal du port de Boulogne-sur-mer.



Source : Grands ports Maritimes de France,
observatoires portuaires.

Figure 5 : Port de pêche Lorient keroman, Lorient.



Source : Grands ports Maritimes de France, observatoires portuaires.

5. Développement et mutations portuaires face à la mondialisation :

Les ports ont depuis toujours fait l'interface (terre, mer), ils sont favorables aux échanges internationaux et au développement économique.

Autrefois le dynamisme des ports se résumait aux activités à proximité de la zone portuaire, de son arrière-pays, et ce à cause de l'absence d'autres moyens de transferts efficaces (voies aériennes, voies terrestres, etc.). Aujourd'hui ces mêmes ports connaissent une forte rivalité sur le marché en quête de marchandise dans un arrière-pays commun, d'où les concurrents viennent de partout, avec le temps la relation qui était étroite entre la ville et le port a changé, ce dernier s'est coupé de la ville à fur et à mesure du temps.

Par la suite, une grande partie des activités portuaires ont quitté le territoire de la ville, et les anciennes installations portuaires du centre-ville ont été progressivement abandonnées car vétustes. Ainsi, l'espace à la jonction de la ville et du port constitue désormais une véritable rupture au sein de la ville portuaire.

Au cours des quinze dernières années, les villes portuaires ont suscité un intérêt sans précédent. Il est raisonnable de remettre en cause le vieux concept de villes portuaires en tant qu'objets homogènes. Bien qu'elles soient encore réelles et identifiables, elles ont subi de multiples crises d'identité dues au développement portuaire.

La croissance et la crise des activités portuaires ont interrompu la vie portuaire, et ces activités ont un impact direct sur la forme de la ville. Dès lors, une nouvelle approche est adoptée : il s'agit de rendre le port moderne visible et de lui donner une nouvelle image, c'est-à-dire un port plus accessible et mieux intégré, et son existence devient un atout supplémentaire attractif. On assiste à la naissance d'un nouveau visage du port. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 11)

6. La ville portuaire, poste avancé de la mondialisation :

Aujourd'hui, la coexistence des fonctions portuaires et urbaines dans un petit site de ville devient de plus en plus difficile : la plupart des travaux sur le thème de la relation ville/port mettent l'accent sur la séparation de l'espace contemporain et de la fonction, annonçant la fin de la relation symbiotique³ qui a toujours existait. Les raisons de ce phénomène à grande échelle sont désormais bien connues :

D'une part, les opérateurs de transport et de logistique portuaire recherchent une accessibilité et une productivité maximales. D'autre part, la croissance et l'expansion des villes portuaires sont des stratégies urbaines.

7. Difficultés de définition de la « Ville Portuaire » :

Bien que de nombreux travaux aient été réalisés, il est impossible de donner une définition précise d'une ville portuaire, ce qui renvoie à la difficulté de « manipuler des objets réels non identifiés » soulignée par Roger Brunet (1997). Cependant, son rôle dans l'espace géographique est clair. Il s'agit en effet d'un « nœud de circulation à la jonction des réseaux terrestres et maritimes ». Sa fonction originelle de déchargement en fait une « synapse », un « point clé

³ Relation symbiotique : Relation écologique entre deux organismes d'espèces différentes qui sont en contact direct l'un avec l'autre.

d'organisation spatiale », et un « nœud urbain⁴ de communication », parmi lesquels is Le chargement et le déchargement des marchandises ont développé des activités spécifiques. La ville portuaire se présente comme un point de vue privilégié de la mondialisation économique et constitue l'espace d'expression des logiques locales et globales, nationales et internationales.

Par conséquent, les ports ne sont pas seulement l'ajout d'équipements techniques, d'infrastructures, de plans d'eau ou d'équipements et d'outils, mais aussi « les ports renvoient aussi au commerce, à la culture, à la société et à l'imaginaire spécifique ». Depuis les années 1980, le développement des ports, c'est-à-dire en croissance ou en déclin, va amener les villes portuaires à faire face à des crises urbaines caractérisées par l'expansion du trafic de conteneurs et des crises d'emploi. Il s'agit de convertir ces filières en emplois et revenus urbains.

La méconnaissance des principes généraux de la relation entre villes et ports explique la rareté des documents comparatifs. Dès lors, face à la difficulté de définir le mécanisme des villes portuaires, la recherche se positionne sur les caractéristiques de fonction spatiale des villes portuaires et la force de la relation avec le port. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 11)

8. Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires :

Spécificités de la ville portuaire :

8.1. Une façade Urbaine :

Cette ville face à la mer a une façade urbaine. Cela a fortement affecté les modes de construction des villes portuaires, les bassins versants des sols et les modes de circulation. Cependant, ce n'est pas le cas dans toutes les villes portuaires. Avant de devenir une ville. Plusieurs villes n'avaient pas de mission urbaine au départ, comme Le Havre, qui était un château destiné à protéger Rouen et Paris, devenu plus tard ce qu'il est aujourd'hui.

8.2. Une source d'évasion :

Les villes portuaires sont aussi une source de déplacements et d'évasion. L'imaginaire du port est décuplé par des méthodes sensorielles directes : sur le quai, le regard est toujours attiré par

⁴ nœud urbain : Des jonctions de voies où l'on doit prendre des décisions (de direction notamment, mais aussi de mode de transport, comme dans le cas d'une station de métro ou d'une gare).

l'horizon infini, attiré par la puissance et l'impuissance de ce mouvement face à la mer. Un sentiment de liberté au contact de la mer. L'air sur la mer est l'attrait du tourisme et de la navigation, et c'est aussi le désir d'affronter cet élément naturel. Son existence semble s'étendre à l'espace de la ville, laissant ses traces. La couleur, les sens, la lumière et l'odorat présentent une autre dimension de l'espace. « En dehors de tout arrière-plan dans le temps et dans l'espace, Le port évoque une richesse d'images. Puissantes et diverses, attrayantes ou dégoûtantes, froidement réalistes ou follement romantiques, ces images sont pleines de vitalité et résonnent. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 12)

9. Intensité et typologie des relations villes/ports :

9.1. Définition de l'interface ville/port :

L'interface est un espace de connexion qui relie deux collections géographiques différentes. Prenons l'exemple de la ville portuaire, nous parlons de l'interface ville/port, cette interface est une plate-forme qui reçoit les courants océaniques d'un côté du port et les flux ferroviaires et autoroutiers de l'autre. C'est un système qui a fonctionné au 19^e et au début du 20^e siècle.

9.2. Le Clivage ville-port :

Les mutations vécues par le couple Ville-Port ont également un impact direct sur la nature du port : elles tendent à simplifier le port en un outil technologique dont la mission économique est d'atteindre la performance en traitant efficacement la plus grande quantité de marchandises dans un délai court L'important est que le coût entre le transport maritime et terrestre soit moindre. « La fonction d'un port moderne ressemble plus à une porte qu'à un centre d'activité. Le rôle principal du développement technologique dans le secteur maritime est d'affaiblir les liens fonctionnels traditionnels entre eux.

Ports et villes "**. Ainsi, le port est progressivement devenu un lieu de concentration technologique, un lieu qui répond d'abord à des fonctions de transport de conteneurs et de transbordement, ce qui est contraire aux villes surpeuplées et à la quête d'espace et d'espace. Mobilité. En transférant toutes les activités de chargement et de déchargement et les investissements vers le nouvel emplacement du port, le port disparaît dans la ville. Par conséquent, les anciens appareils seront ignorés. De plus, l'influence du port (économie, société), même si elle se développe, n'affectera plus la ville, car la relation entre la ville et ces activités portuaires n'est plus visible dans l'espace.

Du coup, la ville ne pourra plus contrôler le nouveau port, encore moins son développement, qui le dépassera. La ville et le port sont officiellement devenus deux entités distantes, car d'une part, le port aura tendance à être une porte nationale, tandis que la ville sera plus encline à développer des fonctions locales et régionales. Le vrai clivage est apparu : hier la mission portuaire était la raison d'être de la ville portuaire, et aujourd'hui elle n'est plus qu'un vecteur de flux. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 13)

10.Impacts des relations ville-port sur le développement des villes portuaires :

10.1. Le phénomène de délaissement :

Pour exprimer la séparation de la ville et du port, certains auteurs n'hésitent pas à employer des termes assez forts, on dira donc décrochage voire divorce. Cela revient à l'impact important de ce phénomène sur la ville portuaire, et parfois se manifeste par une véritable panne. La relocalisation du port et les changements ultérieurs auront un grand impact sur l'interface ville/port : d'une part, on aura laissé en place les équipements qui ne sont plus adaptés à la ville, car il n'y a pas d'activité portuaire, ils modifieront la structure urbaine et la nature des liaisons entre les structures portuaires.

Du fait du découplage du système ville-port, l'interface est tombée dans une phase dysfonctionnelle. L'espace est destiné, car d'une part, il n'a plus d'utilité et n'a plus de profits économiques. D'autre part, le port n'a jamais eu une configuration urbaine classique autour des activités portuaires et de l'aménagement maritime.

Du coup, la ville a du mal à s'intégrer dans cette structure vouée à l'abandon, par rapport au port abandonné et à la dernière ville non gérable, l'interface entre les deux se trouve alors dans une double transformation.

L'abandon conduira naturellement à la dégradation de l'interface ville/port et à l'émergence de friches dites portuaires. Il s'agit en réalité d'espaces abandonnés (bâties ou villes) liés aux activités portuaires, des « no man's land », de plus en plus désolés et dégradés, ne laissant qu'un amas de grues rouillées et de quais vétustes.

Une crise sociale, démographique et urbaine

Le fait de la rupture est plus clair, car ce fragment désolé est un symbole du déclin de la population, et il est même considéré comme la « mort du port ». Ces villes sont grandes, elles font partie de l'imaginaire de leurs habitants, ces friches représentent pour eux le véritable

traumatisme identitaire. A été déménagé. Ensuite, il y a la crise démographique, car la population cherche du travail en dehors de la ville. Ces populations ont quitté le port et la zone de Hougang s'est détériorée.

10.2. L'apparition des friches industrielles ... Un traumatisme pour la ville portuaire !

De manière générale, les friches industrielles sont « des espaces à vocation industrielle historiquement, mais aujourd'hui abandonnés et inutilisés ». Leur origine dépend de l'histoire de l'industrialisation⁵, selon chaque région.

L'émergence de ces friches industrialo-portuaires a fait perdre aux villes une grande partie de leurs atouts et creusé le fossé entre villes/ports. La façade offshore est entièrement occupée par ces zones, où sont installées la métallurgie lourde, les centrales thermiques, etc. Au détriment de la structure spatiale de la ville portuaire. Elle est aujourd'hui considérée comme une réserve foncière. D'un point de vue économique, ainsi que d'un point de vue environnemental et social, la restauration des friches industrielles est une action qui a un impact positif sur la ville. « La plupart de ces sites historiquement contaminés se situent dans des zones urbaines à forte valeur ajoutée proches du centre-ville. A partir de là, il est pertinent de se demander s'il existe un lien entre la restauration de friches industrielles et la concrétisation du développement durable des villes portuaires. Comment Est-ce que toute l'épuration du projet contribue à faire de la ville portuaire une ville viable ? Comment faire face à ces espaces fonctionnels délaissés ? (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 14-15)

II. La reconversion :

1. Concepts et définitions :

Renouveau, régénération, requalification, rénovation, réhabilitation, tout appellent à la recomposition des espaces et des territoires, car les territoires, sont des organismes vivants qui meurent et c'est particulièrement le cas des territoires urbains et portuaires.

⁵ Industrialisation: Rend possible la création rapide, ex nihilo, de villes nouvelles ou de nouvelles villes. La création de ces ensembles urbains sur des étendues vierges de tout habitat est le fait de structures nouvelles (société d'économie mixte) qui se substitueront aux anciennes structures politiques.

La Reconversion, est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement.

2. Enjeux et processus de la Reconversion :

Les conséquences spatiales de ces changements sont très évidentes dans les villes, en particulier dans les zones anciennes du port où les friches ont doublé. L'espace a en partie perdu sa fonction, et il est souvent difficile de trouver un usage dans la charpente. Nouveau système : ancien usine délabrée Les anciennes installations, ou de vastes étendues de friches stériles après la démolition des infrastructures et des bâtiments, constituent le produit de ces mutations, traduisant l'inadaptabilité du conteneur (bâtiment) au contenu (activités urbaines et portuaires).). Cependant, l'avenir de ces espaces dégénérés construits et façonnés par la séparation des villes et des ports constitue un enjeu majeur pour l'avenir des villes et des régions concernées.

Réparer ces espaces dégradés signifie d'abord qu'ils doivent s'adapter au nouveau système économique et être restitués à de nouveaux usages par le réaménagement, c'est-à-dire leur remodelage. Mais la possibilité de reconversion dépend d'abord de :

-Développement régional (évolutions, développement économique, nature et impact des relations ville/port, etc.). -La position de la friche dans le système urbain et portuaire.

-La nature du projet de reconstruction et les acteurs de la restauration : opérateurs privés ou établissements publics, autorités nationales ou locales. Pour « récupérer » l'espace dégradé laissé en jachère par le déclin de l'ancien système en y implantant de nouvelles activités, encore faut-il y pratiquer des opérations chirurgicales de grande envergure, dans le but de les réintégrer dans l'environnement . système.

Dans la pratique, de nombreuses actions de réhabilitation ont abouti à un passé sans tache. Mais il est parfois possible de conserver certains éléments de valeur patrimoniale, de les redistribuer à de nouveaux usages, ou plus simplement de donner une identité au pays d'accueil. Par conséquent, il est nécessaire de s'appuyer sur le patrimoine historique pour former l'image de marque et l'assurance qualité du lieu dans une certaine mesure pour accepter de nouvelles activités : puis mettre à jour le passé en fonction de la réévaluation, de sorte qu'il puisse être considéré comme recyclé. Les différentes expériences internationales et locales décrites ci-dessous apportent différentes explications complémentaires à l'importante question de la restauration et de la transformation de l'espace urbain et portuaire dégradé, et l'analysent sous de multiples perspectives. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 19).

3. Les impacts des reconversions portuaires sur les villes portuaires :

Les projets de reconversions portuaires, visant à réintégrer les zones portuaires abandonnées dans le tissu urbain, sont ainsi devenus un phénomène international de rénovation urbaine. Ceci est reflété dans une riche littérature au début des années 1980 qui cherche à expliquer ces processus dans une perspective de planification économique, géographique ou spatiale. De nos jours, ces opérations, deviennent une tendance mondiale. Aujourd'hui, des milliers de projets sont mis en œuvre dans les grandes métropoles portuaires, aujourd'hui même les villes moyennes les petites villes littorales qui dans cette perspective, entament des projets de réaménagement de leurs fronts d'eau (Kostopoulou, 2113). Cela est expliqué par l'emplacement avantageux à l'interface du milieu bâti et de l'eau, près des centres villes, les quais fournissent des espaces urbains hautement exploitables pour de nouvelles utilisations, telles que les grands projets de bureaux, de loisirs et d'habitations. L'intérêt mondial des villes portuaires l'adaptation des reconversions portuaires, s'explique par son rôle d'outil d'émancipation de l'autorité du port sur le front de mer et de pouvoir le reconquérir, elle est considérée comme une panacée au clivage ville/port, mais aussi, comme processus de déblocage pour dépasser la situation de stagnation qualifiée d'inertie des territoires en front d'eau (Chaline et al., 1994) qui était causée par la nature conflictuelle des relations entre la ville et le port. Grâce aux reconversions portuaires. Plusieurs impacts essentiellement positifs peuvent être regroupés sous trois thèmes, des impacts d'ordre physique, d'ordre social culturel et imaginaire, et d'ordre économique.

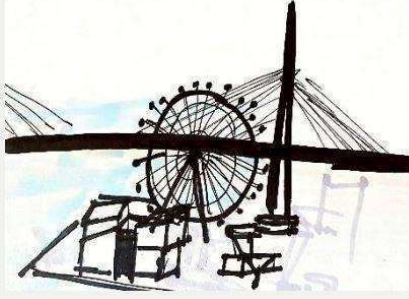
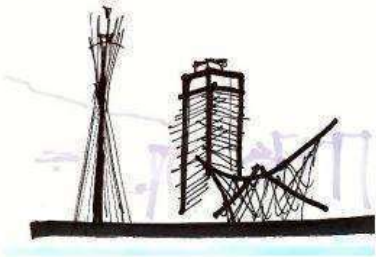
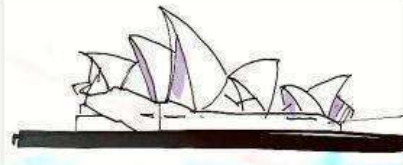

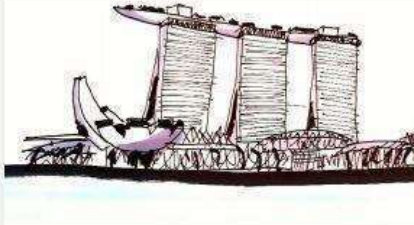
3.1. Impact spatial et environnemental :

Les reconversions portuaires observées sont qualifiées de projet pour une recomposition ville-port (Chaline et al., 1994), elles ont considérablement contribué à l'embellissement des fronts d'eau des villes portuaire après une période de déclin. A travers les opérations de réaménagements, les villes portuaires se sont vues rouvertes à la mer et se dotent « des vitrines sur les quais » (Rodrigues-Malta, 2004). Aussi, la ville reprend un contact physique avec l'eau, et se dote d'équipement en relation avec ce dernier. En vue de la valeur foncière, par leurs proximités aux centres-villes et leurs positions stratégiques pied dans l'eau, les fronts d'eau en anciennes zones portuaires reconverties, avec des assiettes foncières jugées précieuses, elles font l'objet d'investissement de grandes valeurs et de dotation d'équipements d'excellence. Les opérations de reconversions portuaires sont considérées comme l'opportunité d'exposer les

prouesses architecturales et urbaines de la villes voire d'un pays, faire appel à des architectes de renoms pour réaliser des projets avant-gardistes qu'on peut qualifier de projet tape-à-l'œil est considéré comme rituel aujourd'hui, et cela toujours dans un objectif de compétitivité urbaine à une échelle internationale entre villes portuaires.

Dans l'imaginaire collectif, toutes opérations de reconversion portuaire sont reliées à un repère et à des œuvres architecturales qui peuvent se présenter comme un objet unique et ponctuel ou comme un ensemble de projet caractérisant le skyline du front d'eau par leur disposition comme des bibelots exposés sur l'eau, ce qui contribue considérablement à l'attractivité urbaine de la ville et à sa singularité. Aussi, par le changement de vocation des espaces en front d'eau, et par l'ablation des activités à caractère industriel nuisible, les opérations de reconversions portuaires sont considérées comme des projets avec une dimension de protection et d'amélioration de l'environnement des villes portuaires, en limitant les sources de pollution qui sont généralement reliées à l'activité portuaire. L'aménagement des espaces verts et dotation de trame verte sont devenus une prescription principale dans ce type d'opérations, aussi, le traitement et l'épuration d'eau, tout cela concourt à la protection de la biosphère et l'écosystème très riche dans ces zones. Les reconversions portuaires sont considérées comme des projets synonyme de diffusion pour le développement durable dans villes et métropoles portuaires, « Les opérations de reconversions portuaires en tant que points de fuite pour le développement durable et la création de dimension de durabilité pour les villes portuaires » (Girard, 2014, p.4580)

Tableau 1 : Principaux paysages urbains dus au remodelage des vitrines maritimes sur les quais via les opérations de reconversions portuaires.

VILLE	PERIODE DE LA RECONVERSION PORTUAIRE	PAYSAGE ET EDIFICES ARCHITECTURAUX CARACTERISTIQUES
OSAKA (JAPON)	1960-1970 à nos jours	Aquarium Kaiykan, La grande roue et le pont Hanchin. 
KOBE (JAPON)	1960-1970 à nos jours	Musée maritime et la tour du port. 
SYDNEY (AUSTRALIE)	1980s.	Opéras de Sydney. 
BILBAO (ESPAGNE)	1990s.	Musée Guggenheim. 
SINGAPOUR	2000s.	Musée, hôtels et équipements de loisir (Marina bay) 

Source : Périodes des reconversions (Huang et al, 2007), croquis par AOUISSI Khalil Bachir

projets coûteux et de casse tirelire pour les autorités urbaines 20, qui se montrent généralement incapables de financer ce type de projet seules et font appel dans des cas extrêmes à des investisseurs privés comme le cas de Londres, ou à des partenariats publics privés. Voir dans certains projets de grande ampleur, le projet fait l'objet de financement gouvernemental direct comme il est le cas d'EuroMed à Marseille (Bertoncello et al., 2014), ou d'une aide internationale comme le cas des aménagements événementiels à l'instar de Barcelone et Lisbonne. Cependant, le retour sur investissement est très considérable, les villes portuaires qui ont bénéficié d'opération de reconversion portuaire rentabilisent les coûts importants du réaménagement par l'exploitation de cet espace qui devient une destination touristique très rentable et par l'implantation d'équipements et de logements haut de gamme. Cela contribue également à la revitalisation des centres-villes qui se trouvent en juxtaposition avec le port, car et comme il est susmentionné, le développement des villes portuaires s'est fait d'une manière détachée du port ce qui a poussé les vecteurs de croissance en opposition de l'eau généralement un phénomène observé dans la majorité des villes portuaires passé par une étape décrochage urbanoportuaire (Wren, 1983). Cette tendance s'est vue inverser avec la reconquête urbaine du front d'eau, un nouveau souffle de modernisation touche les centres-villes et leurs permet de regagner en polarité et en compétitivité face aux différents pôles concurrents de l'aire métropolitaine. Cependant l'impact économique principal et l'objectif primaire souhaité à travers les opérations de reconversion reste l'attractivité touristique, car il faut admettre que le tourisme est le premier secteur économique mondial (Kostopoulou, 2013). Les exemples de Barcelone et du Cap restent très significatifs sur l'apport des opérations de reconversions portuaires sur l'attractivité touristique. A titre indicatif, entre 1992 et 2007, Barcelone a vécu un véritable boom touristique, le nombre de ses hôtels a évolué de 41,3% en cet intervalle (TPE, 2019). Au Cap, l'opération de reconversion Victoria & Alfred Waterfront assure l'apport de 23 millions de visiteurs annuels, devenant ainsi le lieu le plus côtoyé par les touristes dans le Cap. Sa contribution au PIB de l'Afrique du Sud est estimée à plus de 15 milliards d'euros sur la période 2002-2012 (AIVP, 2015), aussi et parmi les effets de cette opération, la valeur des biens immobiliers a augmenté de 23% dans un rayon de 1,5 km du port Ibid, le projet est supposé générer 19111 emplois directs supplémentaires d'ici 2123 Ibid. Les reconversions portuaires sont considérées comme l'opportunité de revitaliser la ville, la moderniser et surtout de jouer le rôle de levier économique très considérable par la promotion du tertiaire et des activités liées au tourisme.

3.2.Impact social :

Longuement cassée, la relation ville/port/mer s'est rétablie par la reconnexion physique de la ville avec son front d'eau, « La remaritimisation imaginaire » (Morucci, 2017) de la ville par le biais des reconversions portuaires, a permis non seulement de revaloriser et de revitaliser le front d'eau mais aussi de le réapproprier par la ville et ses habitants en offrant la possibilité de son urbanisation et de l'exploiter comme espace public. Aujourd'hui le front de mer reprend une connotation positive et devient la scène de plusieurs pratiques sociales et activités qui expriment l'encrage d'une identité portuaire et maritime dans l'imaginaire des habitants. Si avant la période du clivage ville/port, le front d'eau qui a été un imaginaire, lié à une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échanges, de commerce, centre de vie et de brassage culturel (Collin, 1991). Après une période de déclin due à la dichotomie entre espace urbain et espace portuaire, et par sa reconquête par l'urbain et son accessibilité, le front d'eau devient un outil de réinvention identitaire pour les habitants mais aussi relié à des pratiques culturelles très attachées à la mer comme il est observé, la réalisation d'aquarium, de musée maritime la préservation du patrimoine dit portuaire est une tendance caractéristique pour toutes les opérations de reconversions portuaires. Aussi, l'émergence des Waterfronts festivals qui devient un événement annuel d'attraction plus qu'une pratique culturelle de festivité, à titre d'exemple le Waterfront festival de Toronto en 2017, a généré des retombées économiques de 11,2 millions de dollars et a attiré plus d'un million de visiteurs (Dailyhive, 2017). (AOUISSI Khalil Bachir,2019).

Figure 6 : Photo sur l'évènement de Toronto Waterfront festival édition 2017 organisé du 29 juin au 01 juillet de chaque année.



Source : Photo de (dailyhive.com, 2017).

4. Les scénarios de la reconversion portuaire et urbaine : Les références :

4.1. Réforme portuaire et Charte de développement durable :

Comme nous le savons tous, le développement durable suppose que l'environnement et le développement économique puissent être coordonnés. Ce concept favorise donc la coordination entre la responsabilité du patrimoine marin et sa rentabilité. Par conséquent, le renouveau doit être considéré comme un mouvement susceptible d'évoluer vers une vision pouvant intégrer des objectifs spécifiques pour le développement durable.

La reconversion est un problème qui se pose dans un environnement dégradé, dans lequel la solution des problèmes environnementaux est généralement une condition nécessaire à la reprise économique.

Les régions en transformation doivent créer les conditions susceptibles d'accroître leur compétitivité.

L'environnement re-transformé est à la recherche d'opportunités d'affaires et de projets à long terme pour favoriser son renouvellement. Les zones en reconstruction ont besoin du soutien des institutions publiques. Un autre aspect important de la transition est la modification de la législation régissant la réadaptation.

Pour le territoire retransformé, il est nécessaire de changer son image négative en protégeant l'identité et le patrimoine de la ville portuaire et en lançant de nouvelles activités respectueuses du milieu marin.

La reconversion devra également prendre en compte les différentes stratégies de réforme portuaire, qui s'avère désormais être une urgence pour éviter que le port ne s'étende à l'espace urbain et inversement. Ainsi, certains pays ont commencé à prendre des mesures et des méthodes pour aborder l'interface sensible des villes portuaires. Parmi eux, nous avons cité le « Livre bleu »⁶ et la « Charte pour le développement durable des villes portuaires »⁷ formulés par l'Association. Ville portuaire internationale. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 21)

5. Opérations et scénarios de reconversions portuaires :

5.1. Analyse d'exemple de la ville de Valence :

Depuis son origine, la relation de Valence avec l'eau est liée à la rivière Turia qui traverse le centre-ville, et non à la mer. La ville fluviale fortifiée s'étend jusqu'au bord de la rivière. Son estuaire naturel est à trois kilomètres. Mais grâce aux grands événements de la ville, la 32e America's Cup, le port et la ville de Valence vont changer à jamais

Figure 7 : La cité des arts et des sciences à valence.



Source : https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fblogvoyages.fr%2Fvisiter-cite-arts-sciences-valence%2F&psig=AOvVaw3-8e-WruoSYkGCpXU72GVI&ust=1624727051667000&source=images&cd=vfe&ved=0CAoQjRxqFwoTCJjxhp6is_ECFQAAAAAdAAAAABAD

⁶ Stratégie mondiale pour le développement des aires portuaires et le respect du milieu marin, décembre 2009.

⁷ Conférence Internationale des villes portuaires encadrée par l'Association Internationale des Villes et Ports, le Havre, France.

5.2.Potentialités :

Cette rénovation a marqué la proximité de la ville avec la mer et a introduit le processus de rénovation du front de mer, le projet Balcón al Mar. Le projet a été conçu par l'architecte José Maria Tomas Llavador. Suite à un concours créatif lancé en 1997, le projet s'inscrit dans une politique qui privilégie la relation entre la ville et le terminal intérieur, Pour ouvrir de nouveaux passages pour le quai historique et reconstruire grâce à la construction de bâtiments emblématiques pour les activités commerciales et de loisirs. Le développement du port en un terminal doté de meilleures infrastructures a conduit à l'abandon du terminal interne et au transfert du siège du port qui avait été cédé à la municipalité de Valence.

Son intérêt est de restaurer la façade maritime de Valence, de mener des activités culturelles et économiques intéressantes en restaurant des bâtiments historiques, en construisant des tours panoramiques et en créant le port de plaisance de Santiago Calatrava. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 22).

5.3.L'objectif :

5.3.1. La transformation du secteur portuaire :

Cette rénovation a marqué la proximité de la ville avec la mer et a introduit le processus de rénovation du front de mer, le projet Balcón al Mar. Le projet a été conçu par l'architecte José Maria Tomas Llavador. Suite à un concours créatif lancé en 1997, le projet s'inscrit dans une politique qui privilégie la relation entre la ville et le terminal intérieur, Pour ouvrir de nouveaux passages pour le quai historique et reconstruire grâce à la construction de bâtiments emblématiques pour les activités commerciales et de loisirs. Le développement du port en un terminal doté de meilleures infrastructures a conduit à l'abandon du terminal interne et au transfert du siège du port qui avait été cédé à la municipalité de Valence.

Du coup, l'ancien mur d'enceinte qui séparait le port de la plage a cédé la place à la promenade le long du nouveau canal avec un quai. Il est parsemé de bars et de lieux d'animation urbaine, dont le bâtiment « Veles e Vents » conçu par David Chipperfield et Fermin Vazquez, destiné à abriter le siège des organisateurs pendant l'événement. (Photo.) Afin d'intégrer tous ces projets dans la ville, la mairie a initié une série de projets d'embellissement de l'espace public

Figure 8 : Le bâtiment "Veles e vents" signé D.Chipperfield & F.Vazquez.



Source : <https://www.artvalencia.com/?p=213&lang=en>

environnant, notamment l'avenue du Port, qui s'est fortement dépréciée au fil des ans. Ce nouveau développement a finalement convaincu la municipalité qu'il était nécessaire d'adopter une stratégie urbaine pour l'avenir de l'ancien estuaire du « Turia » et l'empêcher de se développer entièrement en fonction des besoins opérationnels du port.

La compétition Valencia Del Mar a été initiée dans le cadre de l'organisation de la Coupe de l'America. L'objectif principal est de créer une « façade » maritime dans l'espace de l'ancien estuaire du Turia, qui est principalement occupé par le port et ses installations annexes. Les participants ont été invités à faire des suggestions pour le développement du projet de nouvelle ville, tout en assurant le maintien des activités portuaires. Les architectes ont été amenés à envisager des usages mixtes, y compris des projets résidentiels et d'enseignement supérieur, des services liés au port, des projets commerciaux et hôteliers locaux, ainsi que des activités de loisirs et nautiques, des équipements de quartier et d'autres questions pour terminer la recertification du port et de la ville. Le "bord de l'eau" de Valence. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 23).

Figure 9 : Les deux propositions gagnantes du concours, Mars 2007. Atelier jean nouvel (France)



Source : Consorcio de Valencia 2007, <http://www.valencia2007.com>

5.4. Renforcer la liaison du port avec le centre-ville :

Figure 10 : Les deux propositions gagnantes du concours, Mars 2007. GMP Architekten (Allemagne)



Source : Consorcio de Valencia 2007, <http://www.valencia2007.com>

Renforcer la connexion entre le port et le centre-ville : A travers deux éléments structurants, notamment à travers l'extension du jardin TUIA jusqu'au quai intérieur, la création d'un parc urbain le long du fleuve et l'extension des voies de tramway et des quais, la connexion entre la mer et la ville est rétablie. Créez un nouveau circuit pour connecter les espaces publics entre eux. critique: L'urbanisme de Valence a toujours été une source de controverse et de controverse entre différents partis politiques, gouvernements, chefs d'entreprise et mouvements civiques. Même si le projet réalisé pour l'America's Cup à Valence a prouvé sa capacité à formuler une stratégie de développement dans le cadre de la requalification du littoral, les limites du contrôle spéculatif de l'immobilier limité au waterfront sont nées, et l'impact de cette opération sur la zone côtière est forte. Sceptique. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 25).

5.4.1. Leçons :

Il y a une leçon à tirer : même si les grands événements ont un rôle indiscutable dans les stratégies contemporaines de redéveloppement urbain, nous sommes aussi confrontés à une action complexe dont l'impact est incertain. Si ces opérations constituent une accélération dans la détermination de la nouvelle stratégie de ville, certaines opérations sont loin d'être totalement

réussies pour des raisons de coûts, ce n'est donc pas toujours que les grands projets peuvent faire la meilleure conversion.

III. Analyses d'exemples :

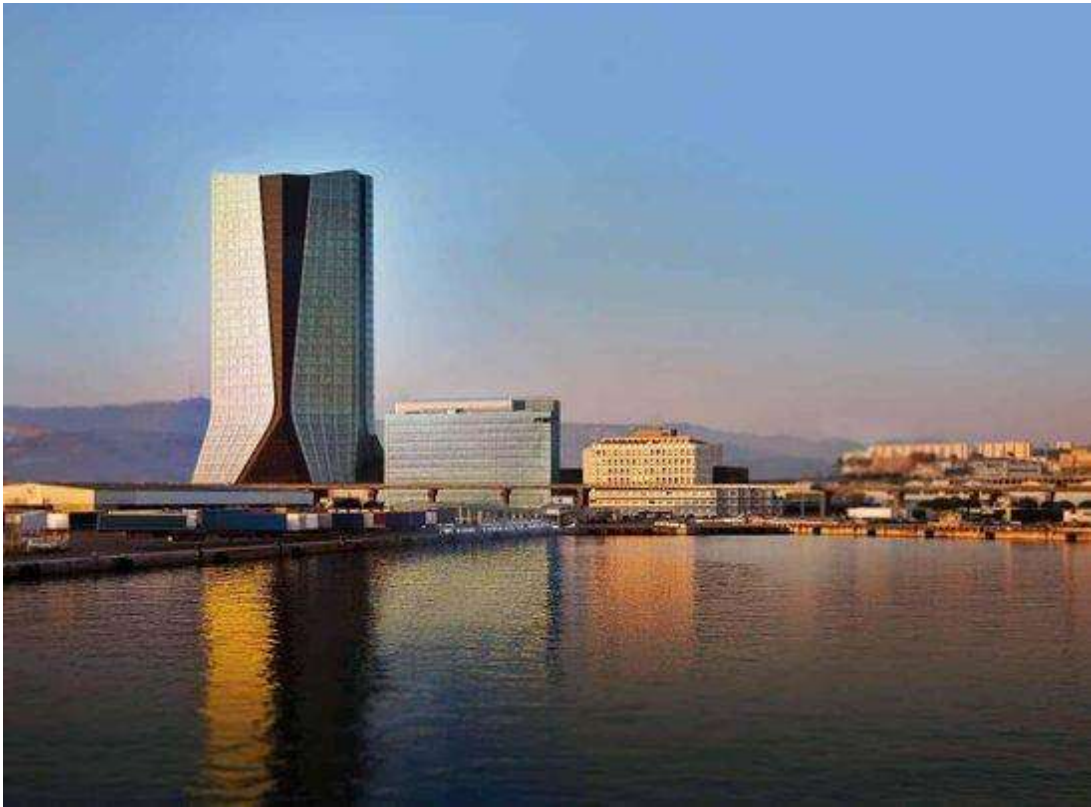
1. Analyse d'exemple de la ville de Marseille :

Label Capitale Européenne de la Culture : Accélérateur de Tendances et Catalyseur d'Énergie. Marseille, lauréate du label Capitale européenne de la culture en 2013, promet un bel avenir et profitera de cet atout pour transformer son port. De grands projets ont commencé à apparaître, beaucoup liés au vieux port ou au front de mer. Du Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée - dû à Rudy Ricciotti (lié à l'architecture C+T), dont la première pierre a été posée en novembre 2009. Celle-ci constituera le fleuron des réalisations marseillaises, la transformation programmée de l'espace public de le vieux port, à travers la future Méditerranée Le pôle régional ou renforcement de la collection du fonds régional d'art contemporain est une « vision culturelle commune » complète qui apparaît dans la métropole marseillaise.

Ainsi, la culture a été présentée comme un vecteur de changement transformationnel dans la transformation du Port de Marseille.

Les plus grands architectes internationaux ont été conviés à plancher sur la nouvelle silhouette de cette façade maritime. Les constructions prévues dans le programme « Euro-méditerranéen » visent à répondre à plusieurs équations urbaines et portuaires et surtout à hisser le port de la cité phocéenne dans le podium des ports de la méditerranée. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 26).

Figure 11 : La tour CMA-CGM



Source : Villes portuaires, une planification en interface, 4eme rencontres internationale de recherche en urbanisme, 7 et 8 février 2008, Grenoble.

Figure 12 : Euromed Center



Source : Villes portuaires, une planification en interface, 4eme rencontres internationale de recherche en urbanisme, 7 et 8 février 2008, Grenoble.

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

- Un grand équipement culturel « Euromed center », Massimiliano Fuksas.
- « Tour CMA-CGM », Zaha Hadid.
- « Les quais d'Arenc », Jean Nouvel et Yves Lion.
- Le musée public « Mucem », Rudy Ricciotti.
- « Centre régional de la Culture Méditerranéenne », Stéfano Boeri.
- « Pôle de santé » articulé autour du projet de regroupement des hôpitaux Ambroise Paré et Paul Desbief.
- Un « Grand palais des événements » installé en bord de mer sur le modèle du palais.

Figure 13 : Euromed Center



Source : Villes portuaires, une planification en interface, 4eme rencontres internationale de recherche en urbanisme, 7 et 8 février 2008, Grenoble.

Projet urbain « Esplanade de la major ».

Figure 14 : Le centre regional de la culture méditerranéenne.



Source : <http://www.euromediterranee.fr/index.php?operation=150>

Avec ces nouveaux bâtiments, Marseille se dote d'une nouvelle « ligne d'horizon », d'un contour urbain remodelé, les gratte-ciel passeront désormais par La Bonne Mère, symbole religieux, de culture, de formation, de science, de divertissement Et des activités d'enseignement supérieur se formeront à partir du port , dont la nouvelle gare maritime en face de la major, qui est un ensemble unique qui prouve le rôle de Marseille en tant que grande métropole d'échanges culturels et économiques entre l'Europe et la Méditerranée. Le signe avant-coureur de la jetée J4 au pied du fort Saint-Jean a permis au public d'accéder à un excellent lieu de promenade et d'organiser des événements temporaires et des événements majeurs. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 28).

1.1.Le Tunnel de la Joliette

Il libère de la surface de circulation directe pour aménager le boulevard du littoral. Cet axe est destiné à desservir les équipements culturels du J4, mais surtout, il est facile de rejoindre le Vieux-Port et le centre-ville de Marseille.

La construction du tunnel de Joliette « est un volet important de la reconquête du premier plan de la mer. Sa livraison a ouvert le développement de l'avenue côtière. planté d'arbres adhérent des Bouches Guy TEISSIER Il a été précisé qu'en 2013 il reliera la Tour CMA CGM à l'entrée du vieux port et sera interrompu par des équipements majeurs tels que silos, terrasses portuaires, Euromed Center ou MUCEM" Europe- Président de la Région Méditerranée Du Rhône (du Rhône).

1.2.L'objectif :

Avec le démarrage de l'opération d'intérêt national euro-méditerranéen dont la mission principale est de « relancer Marseille et de la repositionner comme centre de l'aire métropolitaine » en 1995, l'agglomération marseillaise s'est dotée de « Je régénère plus de 300 hectares de terrains en C'est sur ce « Hougang » que la recherche et l'attention se sont d'abord portées sur le fait qu'il ne s'agit pas d'une friche portuaire, mais plus ou moins en dehors du centre-ville. La continuité de la région dégradée. Après l'échec de la candidature à la Copa America en 2007, elle est finalement tombée dans le port espagnol de Valence. Marseille a été désignée « Capitale européenne de la culture » et a fourni un second souffle à la Région Europe-Méditerranée Même un souffle court. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 28).

Figure 15 : Master plan de l'Euroméditerranée, Quartier de La Joliette et d'Arene.

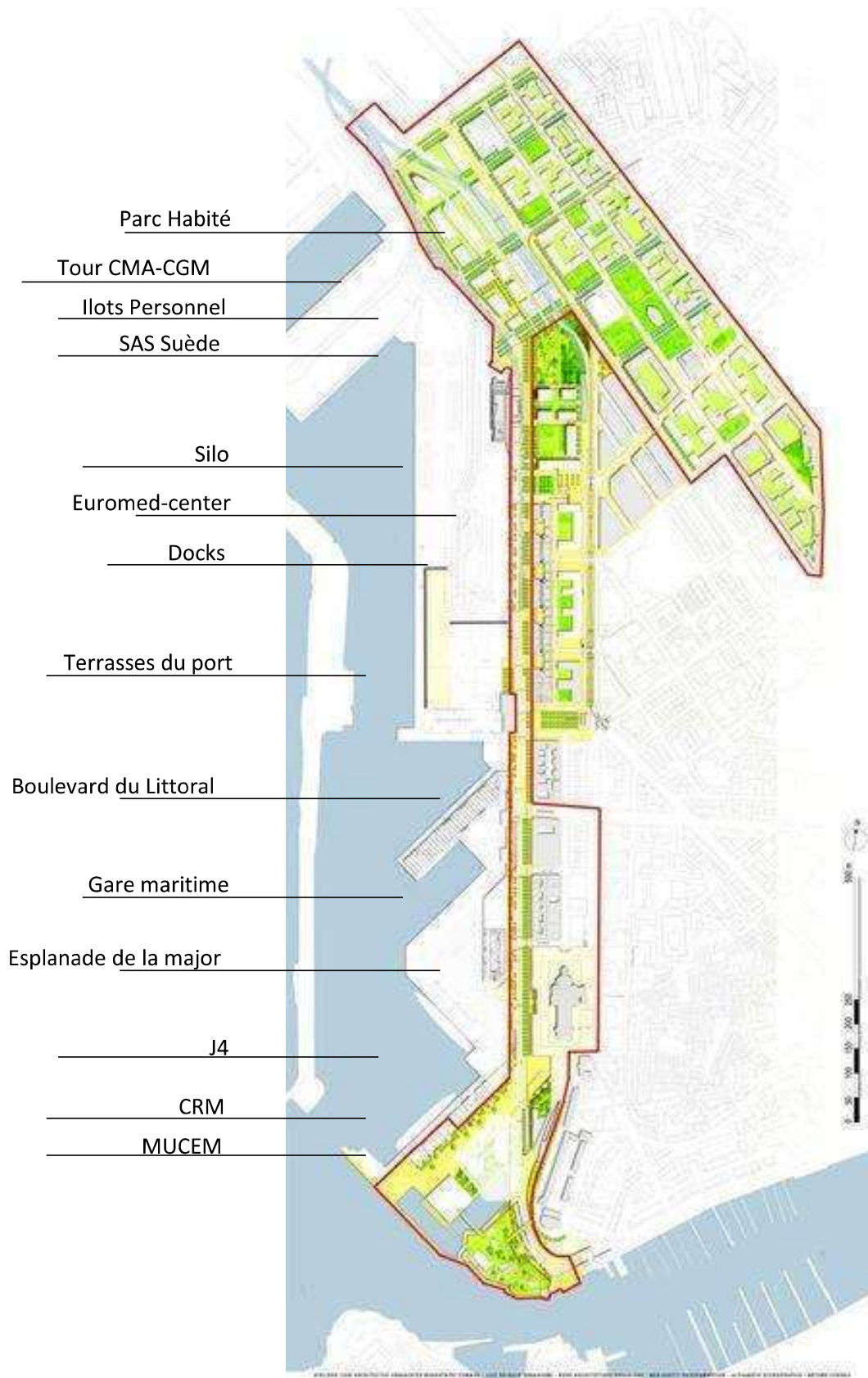


Figure 15 : Montage sur photo d'un bateau ULCC dans le port d'Alger.



Source : <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=455845>

Située entre le vieux port et l'entrée d'Arenc, la Cité de la Méditerranée est l'un des projets les plus ambitieux de la région euro-méditerranéenne et s'inscrit dans la nouvelle relation entre la ville et le port. Le réaménagement du front de mer est un enjeu urbain majeur car il revitalise le centre-ville et le port en reconstruisant la connexion entre ces deux lieux. La Cité de la Méditerranée prévoit de rénover près de 3 kilomètres de bord de mer (du Fort Saint Jean à Arenc). La transformation du front de mer en exploitation marque la réouverture de la métropole à la mer, le réaménagement de l'interface avec le port et le renouveau de sa vitalité économique. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 30).

1.3.Inconvénients :

Le Vieux-Port devrait faire la fierté des Pictoniens. Cependant, il est loin d'être parfait. Regroupement, adoption et lancement : Le projet de rénovation du front de mer de Marseille conduira la rénovation du vieux port d'ici fin 2013. Il doit offrir plus d'espace aux piétons et ramener 50 % du trafic automobile sur le boulevard urbain. Ça n'a pas gagné, alors l'avenue

Marina a dû absorber le trafic du vieux port par le tunnel de Joliette, où l'on ne devait réserver qu'une voie aux voitures, et deux voies sont finalement arrivées. Les autoroutes sont enterrées, pourquoi voulez-vous faire un boulevard à deux voies en surface ? Un petit itinéraire dominé par les transports doux. Quant aux pistes cyclables, elles sont comme "un ajout" à un projet qui "ne les intégrait pas au départ" Exemple : Pour les cyclistes qui souhaitent circuler sur toute l'avenue du littoral, l'imposition de carrefours multiples est un exemple de choix pour favoriser la circulation automobile. La circulation automobile elle-même bénéficie d'un itinéraire direct, simple et rectiligne, et c'est les cyclistes qui sont défavorisés. Enfin, la construction de bâtiments verticaux risque de faire face à un paysage urbain assez horizontal, c'est le cas à Marseille, ces tours sont donc construites sur le front de mer/port, privant ainsi le quartier de la vue sur le littoral. .. De plus, malgré leur modernité, les nouveaux immeubles qui vont apparaître sur le front de mer marseillais, on ne sent pas la réelle homogénéité entre eux. Notre impression est d'avoir affaire à un patchwork de plusieurs projets modernes conçus par des architectes de renom, et nous parlons de marketing urbain plus qu'autre chose.

Ainsi il y a un grand risque de se retrouver avec une collection d'objets hétéroclites sans qualité architecturale massacrant l'identité de la ville. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 31).

1.4.Synthèse :

la synthèse: Ce que nous pouvons apprendre de ces expériences, c'est que, d'une part, les festivals internationaux, les expositions mondiales, le label de "Capitale européenne de la culture", les Jeux olympiques et les grands événements sportifs tels que la Coupe du monde de football et l'America's Cup sont devenus moyens indispensables. Permettre aux métropoles d'apparaître au sommet de la hiérarchie des villes « créatives », « inspirantes » et « attractives ». Parce que ces événements sont généralement très coûteux, mais ce sont des "porteurs d'images" qui contribuent à une nouvelle "prise de conscience" des villes où se déroulent ces événements. Ceci est très important aux yeux des investisseurs potentiels, et tous les publics peuvent utiliser la télévision, les médias, et l'accès à Internet.

Cependant, la plupart des villes en transformation dépendent de l'industrie tertiaire, développant des « World Trade Centers » de différentes tailles à travers le monde. Cependant, la plupart des activités de transformation mobilisent des activités commerciales et des industries de loisirs. C'est une pure tradition anglo-saxonne : créer des galeries ou des centres commerciaux, sans parler des innombrables restaurants "à thème" et "intéressants" que les anglo-saxons préfèrent

appeler divertissement. activité". De ce point de vue, le Magnum Orchestra de Barcelone est sans aucun doute l'un des plus réussis. Alors diverses formes d'activités culturelles - musées ou écomusées, grands centres culturels multifonctionnels ou théâtres, salles de spectacles ou de concerts, galeries d'art ou médiathèques - constituent des activités à valeur ajoutée et participent à la nouvelle dynamique du port. Les villes ne sont pas seulement des destinations touristiques, mais aussi des outils économiques.

Les villes portuaires sont très soucieuses de conserver leur identité culturelle afin d'attirer la mobilité, plutôt que de devenir une métropole régionale ambiguë. Pour cela, ils peuvent s'appuyer sur l'histoire industrielle et maritime du passé pour valoriser leur patrimoine : restauration de bâtiments et d'équipements, musées maritimes, centres culturels maritimes et portuaires (Anvers, Rotterdam...).

L'expérience de la reconstruction du port nous apprend aussi que le projet entrepris ne doit pas être une démonstration spectaculaire d'art contemporain, ni un terrain de compétition pour la plus belle et la plus primitive architecture. -établir et des liens entre ces éléments. Le port et la ville sont exploités à travers un grand nombre d'opérations minutieuses. Parce que la ville portuaire invite des architectes de renommée mondiale à construire certains bâtiments, de nouveaux symboles de la modernité se sont banalisés, comme Bilbao et son célèbre "Musée Guggenheim" de Frank O. Gehry ou à Marseille, la tour haute de 110 m conçue par l'architecte Zaha Hadid est située à la jonction de la ville et du port.

La plupart des villes portuaires qui ont achevé la transformation du front de mer ont les mêmes « composantes ». Cette tendance des villes portuaires à se mimer entre elles s'inscrit dans le contexte de la mondialisation urbaine et de la mondialisation. De nombreuses villes réfléchissent désormais à la manière d'atteindre le niveau de métropole mondiale tout en conservant leur authenticité et leur identité. De plus, la préservation du patrimoine n'est pas toujours une priorité pour les entrepreneurs : le musée Guggenheim ou l'opéra de Sydney sont de nouvelles installations, différentes de Woby Wharf. Il faut donc reconstruire le cadre urbain et portuaire hérité : s'appuyer sur un passé revalorisé, car l'avenir a besoin de fondements. Enfin, les enjeux environnementaux doivent désormais être indispensables dans le cadre du développement des villes portuaires, et nous parlerons ensuite de ports écologiques. (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 32).

CONCLUSION :

Depuis une quinzaine d'années, les villes portuaires ont suscité un intérêt sans précédent. Il est légitime de s'interroger sur l'interaction entre ces deux dynamiques. L'interaction entre ces deux dynamiques accélère leur séparation spatiale et fonctionnelle. Partant de ce constat, nous mettons dans une partie théorique qui constitue l'ossature de ce travail pour aborder le mécanisme de la ville portuaire et définir cette interface sensible qui a été méconnue au fil du temps. Devant l'absence de consensus entre les partisans du découpage et les défenseurs de la symbiose, nous nous sommes concentrés sur la relation ville-port et son impact sur les deux espaces dans une première partie pour comprendre pourquoi il y a un décalage entre le port et la ville.

L'analyse des tendances globales nous en dit long sur la diversité des moyens de traiter les ports vétustes, et montre que le modèle d'approche globale est illusoire, car l'intervention dépend en grande partie des caractéristiques de chaque ville portuaire, de son affiliation, Surtout le degré d'interdépendance entre les villes et les ports. Les méthodes utilisées ne sont pas toujours les mêmes et doivent être complétées par une redéfinition du lien entre le port et la ville. Aujourd'hui, afin de donner une nouvelle image au port, le port est plus accessible et mieux intégré, et son existence est devenue un atout pour le développement de la ville portuaire.

Ensuite, il s'agit de se débarrasser de la vision traditionnelle et limitée de la ville portuaire, c'est-à-dire que le port n'est qu'un nœud de transport à l'interface du réseau terrestre et maritime, et la vision extrême est adoptée, et le port spatial devient la clé. Elle est au cœur de l'organisation spatiale urbaine et un outil incomparable d'aménagement du territoire. Face à l'impact de la mondialisation et de la compétitivité des villes portuaires, sa reconversion est devenue imminente. Au-delà des problèmes qu'il crée, le port implique aussi le commerce, la culture, la société et l'imaginaire spécifique. Ces aspects sont le levier et la clé de la réussite de l'opération de conversion. Il s'agit de traiter le port comme un espace ouvert, commun et continu avec la ville, et d'améliorer son image par l'innovation et la diversité de ces composantes en actualisant le cadre ville-port hérité.

Un espace multifonctionnel affichant la culture et l'image de la ville portuaire. Enfin, le principe de reconversion de la ville/port territorial, en donnant à la ville une nouvelle image, plus d'attractivité, plus d'opportunités d'emploi, en donnant vie à la ville port, et en apportant un potentiel énorme à la ville dans les prochaines années, en offrant plus pour les résidents urbains Un bon nouveau cadre de vie offre des destinations pour de nouveaux touristes, ce qui

revitalisera les villes concernées au niveau national ou international. Mais une vision prospective est indispensable pour ne pas tomber dans un piège qui aurait pu être évité il y a quelques années.

Car pour faire une bonne reconversion, il faut d'abord faire de bonnes prédictions. En analysant les nouveaux véhicules pouvant accueillir la ville, la réponse de la ville à la baisse des réserves de pétrole que l'homme connaîtra dans les années 1950. Le plus important est de veiller à concevoir en amont le développement durable, car aujourd'hui appartient au passé, comme le disait Fernand Braudel, « l'avenir est imprévisible, mais il se prépare ». (Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic.M, p. 48-49).

CHAPITRE

03 :

**(Cas
d'étude).**

Introduction :

Dans le présent chapitre on va tenter d'éclaircir les concepts relatifs au couple (ville port) mais cette fois-ci en mettant l'accent sur le cas d'Alger, qui connaît des problèmes qui entravent son bon fonctionnement, malgré ses potentialités et son statut de premier port national de commerce.

I. Le port d'Alger en difficulté :

Le port d'Alger a connu un développement d'activités en contradiction avec son rythme d'évolution technologique comme le décrit bien MR.DJEDOUANI RAKEM (2004) « Il a été conçu à l'origine comme un port d'exportation, et il n'a subi aucune transformation majeure après l'indépendance... ».

Le développement des ports de commerce algériens est tombé dans un paradoxe important. D'une part, la logique de sortie héritée de la période coloniale et renforcée par la suite rend l'économie algérienne fortement dépendante du transport maritime (environ 95% du commerce international de l'Algérie). D'autre part, le retard pris dans la modernisation des infrastructures portuaires a exacerbé leur adaptation de plus en plus insuffisante aux standards mondiaux de la logistique moderne. Le passage d'une économie étatique à une économie libre au début des années 1990 n'a fait qu'exacerber cette tendance, car les ports ne pouvaient pas absorber efficacement les flux commerciaux (faible productivité, longs délais d'attente pour les navires, terminaux saturés, accessibilité limitée à la navigation, etc.). Cela ralentira même l'intégration du pays dans l'économie mondiale.

Les récentes mesures prises par les autorités algériennes visent à restaurer les ports nationaux afin qu'ils puissent d'une part jouer le rôle d'infrastructures de transport et d'outils d'aménagement du territoire, et d'autre part réduire la dépendance vis-à-vis des autres ports maghrébins et méditerranéens pour attirer davantage l'escale directe et intégrer Alger dans le mouvement de métropolisation mondial.

1. Evolution de la relation ville / port à Alger :

Alger est un port naturel (BERARD, A. 1837), on peut dire que c'est un port qui crée une ville et son porteur décisif pour son développement et son évolution dans le temps. L'histoire du port d'Alger a un lien étroit avec la ville, et nous avons remarqué ce lien en survolant ses activités et ses étapes d'évolution dans l'histoire.

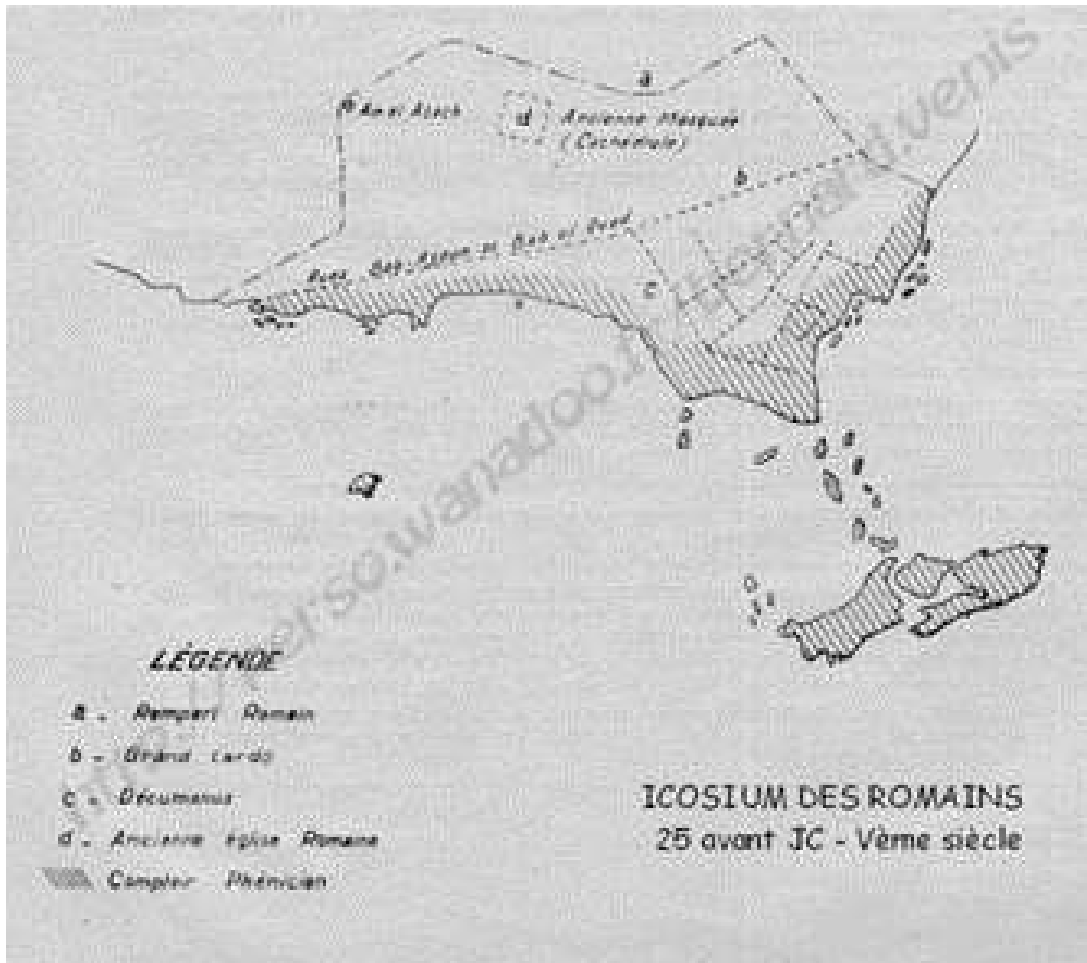
Le port d'Alger pendant l'antiquité :

Le port d'Alger a été créé à partir de son port et son apparition remonte à l'époque phénicienne. Les ports à cette époque n'avaient que des fonctions similaires à celles des autres ports dans le monde. Autrement dit, un poste de traite et une base navale protectrice.

« Alger est un port naturel. C'est l'avis du lieutenant-colonel Belar, et on lui doit la première description de la mer sur la côte algérienne. (Belard, A. 1837) 1. Alger est une ville créée par ses atouts de site, le site réunit tous les éléments nécessaires et répond à tous les besoins des Phéniciens pour créer leur comptoir. A l'origine, Alger était un important comptoir phénicien. Au nom d'IKOSIM, il fut latinisé (ICOSIUM) après l'époque romaine (vraisemblablement 202 av.)

Leur emplacement naturel a brisé les vagues violentes et le vent dominant du nord-ouest. Il est impossible de juger de sa véritable forme première, car on parle de villes stratifiées, dans lesquelles chaque civilisation se superpose à la civilisation précédente, mais à l'instar des villes méditerranéennes comme Carthage ou Marseille à l'époque phénicienne, Al Le Port de Gil est un endroit riche pour le commerce international et le commerce entre les choses d'outre-mer et les choses d'outre-mer, et bien sûr c'est une base navale pour les navires de guerre. Le port est comme toutes les villes portuaires du monde, il n'était alors qu'une partie spécifique de la ville et une petite partie entrant directement dans l'eau pour fonctionner comme un port.

Figure 16 : Le plan de la ville Romaine (Icosium)



Source : mémoire du magistère aouissi k.b.

Le port d'Alger pendant l'époque ottomane :

La destruction française du cours inférieur de la Kasbah a effacé toutes les traces que la ville et son port auraient pu constituer. La recherche se concentre toujours sur l'indice faible, et notre recherche sera principalement basée sur les stéréotypes trouvés dans les archives et les tableaux de description de l'époque. « Du Xe siècle au XVe siècle, Alger était sous la domination de tous les prétendants au pouvoir au Maghreb central. À la fin du XVe siècle, Alger, comme d'autres villes de la côte maghrébine, subit la reconquête espagnole. L'impact du Mouvement des Terres Perdues (HOCINE U. 2003). Avec l'arrivée de nombreux immigrés andalous, la population s'accroît et la ville aussi se développe. Face à la persistance des croisades chrétiennes, les Algérois demandent protection pour s'installer à Alger en 1516 Les frères Barberousse.

Une ère de changements drastiques dans les fonctions spatiales des villes et des ports va s'ouvrir. "Une ère de tension et de régence" (LESPÈS R. 1921) dominera les côtes nord et sud de la Méditerranée. Un air électrifié sera chargé du combat et bombardements de différentes villes côtières navales. , Tout comme la situation à Alger. De ce fait, ces villes deviennent une « cité-État pirate » (LESPÈS R. 1921), et le port sera appelé à renforcer et protéger ses villes. Avec une puissante flotte maritime (Taifa) et des Européens effrayants, le port d'Alger ressemble plus à une base navale avec des activités commerciales placées en arrière-plan.

Comme JJ DELUZ (1988) l'a décrit dans son livre 1 : « L'homogénéité de la ville forme un triangle solide entre Kasbah elle-même et le port. » La ville et le port forment une forme de typologie homogène. Jule Roy (1830) 2 imagine un autre stéréotype de l'arrivée des Français : « Sous les ponts de tous les navires, des gens se précipitaient, observant l'ancre du pirate, et enfin sur ses murs. Baignant sur le rivage, et ses pics très effilés accrochés au poing de la Kasbah.

Toutes les descriptions décrivent le port d'Alger comme une petite forteresse, une structure protectrice renforcée par des murs percés de trous et de hublots à canon. Sa fonction est principalement militaire. Par sa forme naturelle « Les Vagues Terribles » (R. P. Fr. Dan. 1649)1, le port constitue le véritable mécanisme de défense de sa ville. Il l'embellit et la protègea de toutes les menaces d'outre-mer. Même lorsque les Français voulaient occuper Alger, ils ne risquaient pas de l'envahir par son port, mais contournaient la ville par derrière le « Sidi Ferruch ». Cela montre clairement la fonction du port comme antidote et mécanisme de défense de la ville. Une autre description de Lespès que l'on peut trouver dans les archives décrit le jour où le port d'Alger fut occupé par les Français ; "Lorsque nous avons créé notre entreprise à Alger en 1830, nous pouvions dire que ce port n'existait pas. Pour être honnête, il fallait tout créer. Il a été créé en 1510 par Pedro Navarro dans la marine actuelle. L'ancien "Peñon" construit sur une vague du ministère des Affaires étrangères a été relié à la terre par Kheir-ed-Din en 1530 par un barrage jeté sur le récif moyen. Plus tard, les Turcs ont été localisés dans la partie sud de l'ancienne forteresse espagnole par une connexion Et tous les rochers du sud-ouest formaient un petit port, la jetée, qui sert aujourd'hui d'abri aux torpilleurs mobiles de défense. » (Lespes. R, 1921).

le tirant d'eau dans le port d'Alger ne permet pas l'accostage des grands navires. Ils ont été contraints d'accoster loin du rivage et ont dû s'appuyer sur un petit canal pour atteindre le port.

Cela va pousser les coloniaux français à détruire toute la partie basse de Kasbah et obtenir la majeure partie de la zone maritime pour la modernisation du port, et permettre à leurs navires d'y accoster. Cependant, le commerce et ces échanges ne sont pas l'enjeu premier pour le port d'Alger, qui s'intéresse à une autre matière première. Des voiliers partaient du port d'Alger vers la côte méditerranéenne pour capturer des esclaves chrétiens. A cette époque, Alger deviendrait un marché très important pour la traite négrière². Alger utilise sa puissante et puissante flotte navale « Taifa » comme source de revenus pour la ville, c'est pourquoi le port ne se soucie pas du commerce et de ses échanges. Elle perçoit des taxes sur les différentes flottes entrant en Méditerranée pour empêcher toute attaque de pirates ou de pays tiers.

Outre la fonction militaire dominante à l'époque, le port était aussi un moyen de communication et d'ouverture pour les villes du contexte méditerranéen. La ville était ouverte sur ses ports même si la le commerce était maigre et limité aux importations de cultures exotiques et exotiques. Des matériaux coûteux, tels que le marbre italien utilisé dans le palais de la Casbah. La pêche est une source importante de résidents locaux, dont une grande partie de la population sont des pêcheurs. Cette fonction a été conservée dans le port d'Alger (pêcherie) au nord de celui-ci. L'importance économique du port à l'époque se reflétait également dans la localisation du centre administratif, financier et commercial de la ville, que l'on retrouve dans la Basse Kasbah et le Quartier de la Marine, dominant le port et formant la liaison et le port entre la ville.

L'important axe commercial reliant Bab el Oued et Bab Azzoun s'étend tangentiellement au port, Alger et son port formaient une entité homogène à l'époque turque. Le port se développe avec le développement de la ville. Même si son occupation est plus militaire, son lien étroit avec la ville est étonnant et significatif. Pour preuve, lorsque les Français ont voulu reconstruire le port selon les besoins du commerce et de la navigation (1830), ils ont été contraints de détruire toute la partie basse de la ville et le quartier naval. Cela montre bien la forte symbiose et l'attachement entre la ville et son port, et la

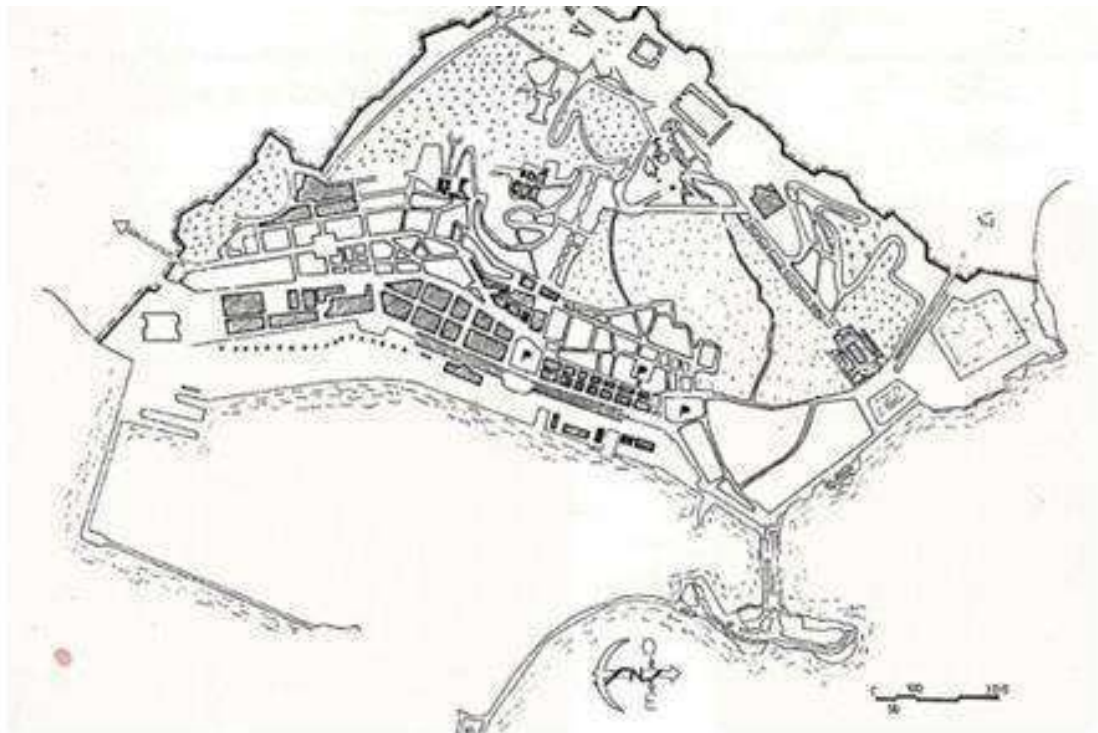
réorganisation du port nécessitera inévitablement une intervention dans la ville.
(AOUISSI Khalil Bachir, 2013)

Le port d'Alger pendant coloniale :

La colonisation française a effectué des mutations urbaines et des changements drastiques sur la zone portuaire d'Alger.

Vers les années 1884, Alger a subi une transformation dans les activités de son port de défensives et militaires à des activités tertiaires, ce a développé le port et la ville remarquablement. La naissance du chemin de fer et sa connexion avec les villes voisines ont créé un réseau terrestre fort. Le développement du port linéairement vers l'est a créé une structure industrielle liée aux activités portuaires.

Figure 18 : Alger et son port en 1880.



Source : mémoire du magistere ouissi k.b.

Ce n'est qu'en 1914 que le port a connu une croissance explosive dans le clivage ville-port d'une manière intensive. Mais en général, il s'agit d'un développement parallèle à la mer, avec un système de percés de perspective pour maintenir le contact avec l'océan mais sans prendre en compte le port, ce qui a causé une division et une rupture accrues, qui était le début du clivage entre la ville et son port en la classant comme une ville de troisième rang ne garantissant plus aucune liaison avec sa mer hormis la liaison assurée par le chemin de fer utilisé pour le transport des marchandises. Le développement des espaces annexes supportant les fonctions portuaires (hangars, industries...) va accentuer ce clivage, et créer deux entités (ville et port) sans communication reliée que par un contact visuel ou industriel. Cette organisation était voulue car le port devenait le point de passage des richesses vers la France. (AOUISSI Khalil Bachir, 2013)

Figure 19 : photo montrant l'interface portuaire qui a créé une faussée entre la ville et la mer.



Source : Thèse de doctorat Aouissi. K.B

Après l'indépendance :

la ville d'Alger a connu une croissance démographique importante et des changements économiques et sociaux (exode rural), qui ne feront qu'exacerber ce phénomène, et les autorités sont obligées de répondre à cette demande de croissance démographique dans les plus brefs délais.

Mais c'est aussi durant cette période que l'Algérie a commencé à prendre conscience de l'importance de ses ports et a commencé à formuler une nouvelle politique qui tiendrait compte des ports les plus importants du pays, afin que les ports d'Alger bénéficient des plus grands ports. Intégré au budget, cela favorisera sa vocation à devenir le plus grand port industriel du pays.

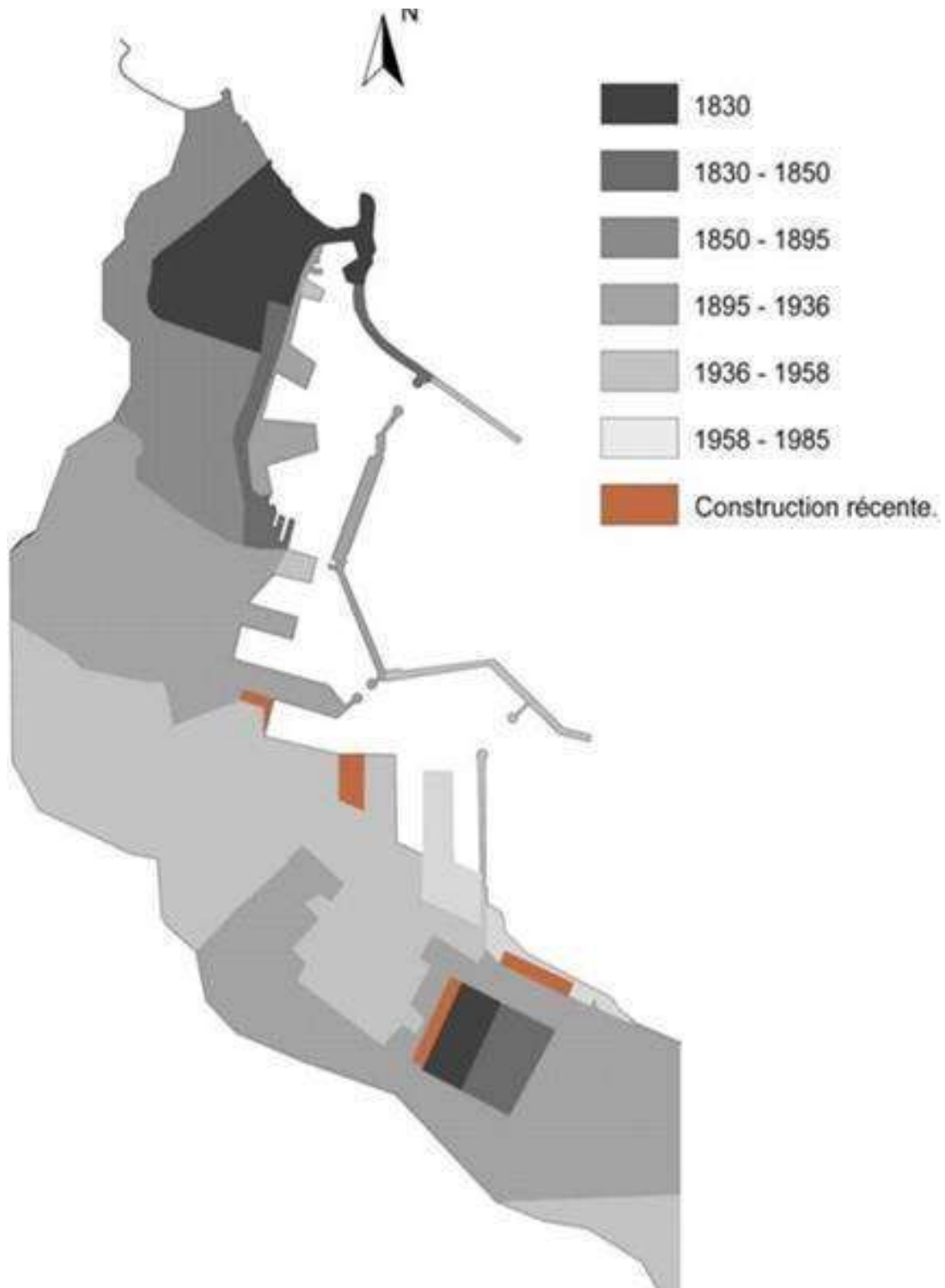
Aujourd'hui, le port est un centre économique important du pays, mais il n'a malheureusement aucun lien avec la ville. Ces deux entités ne partagent l'espace géographique qu'avec le point de communication. (AOUISSI Khalil Bachir, 2013)

Figure 20 : Alger-Paris; liaison rapide par Marseille.



Source : Thèse de magistère Aouissi. K.B

Figure 21 : Développement diachronique et synchronique de la ville et le port d'Alger.






Source : mémoire du magistère aouissi k.b.

2. Les formes du clivage ville/port d'Alger :

La clivage ville/port se définit comme un ensemble de ruptures de la connexion entre deux entités et touche des aspects différents. A Alger, la fracture entre elle et le port se définit comme un ensemble de ruptures matérielles que l'on peut distinguer à travers une simple visite de la ville, mais on peut aussi les appeler « ruptures flash », et autres ruptures assez invisibles, qui présentent des symptômes abstraits, se cachent en coulisses, et affectent un territoire Système, culture et même caractère spirituel. Dans le cas d'Alger, on peut distinguer quatre types de rupture




Figure 22 : Tableau expliquant les formes du clivage ville/port dans le cas d'Alger

	<p>Une rupture spatiale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les rampes de chassériaus • La voie expresse et ferroviere • Les clotures du port
	<p>Une rupture institutionnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La division de gestion entre ville et port : le port est géré par des entreprises mixtes qui n'ont aucun lien avec la ville. (EPAL , DP World) ce qui fait que la ville n'a aucun pouvoir sur le port • La non-implication du port dans la planification urbaine de la ville ce qui fait que les instruments d'urbanisme ne prennent pas la problématique du port en considération.
	<p>Une rupture socio-culturelle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le port est perçu par les habitants comme une entité inaccessible, suite a sa sécurisation par des barrières, il donne une image peut accueillante qui ne correspond pas à l'image de la ville qui le borde et regroupe toutes les activités de la population.

Source : Mémoire de Master DRIOUECH Nesrine 2020/2021

3. Les conséquences du clivage ville/port d'Alger :

Figure 23 : Tableau expliquant les conséquences du clivage ville/port d'Alger

	<p>Délaissement des interfaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une délocalisation des activités portuaires est prévue pour le port d'Alger ce qui va engendrer une forte présence des friches portuaires délaissées
	<p>Non-cohabitation entre le port et la ville</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il est considéré comme une source de nuisance sonore et atmosphérique à cause du trafic maritime et terrestre. • Le flux terrestre depuis la ville vers le port cause quotidiennement un encombrement embarrassant auprès des habitants.
	<p>La démaritimisation de la ville</p> <ul style="list-style-type: none"> • La présence physique du port sépare la ville de son front de mer et donc empêche toute sorte d'urbanisation vers la mer. • L'aspect industriel du port en avant plan gâche le paysage de la ville et sa vitrine maritime.

Source : Mémoire de Master DRIOUECH Nesrine 2020/2021

II. La reconversion du port d'Alger :

1. Une recomposition pour une métropolisation :

A Alger, de par son statut de capitale nationale et ses ambitions de mondialisation¹ et de métropolisation², la réorganisation ville-port n'est pas seulement une condition nécessaire pour faire face au futur abandon territorial portuaire et à la fracture ville/port et à ses problèmes. Après, en même temps, c'est aussi l'ultime opportunité de réaliser le « rêve » de cette « métropole inachevée » ; la réorganisation ville-port apporte le « haut de gamme » de la ville parmi ses caractéristiques, ainsi que l'opposition à la centralité urbaine, identité, réponses aux problèmes actuels liés à l'image de la ville, à la relation ville-mer, à l'expansion de la ville et à la compétitivité de la ville. Une série de dossiers chauds subis par Alger.

2. Une recomposition pour une ville durable :

Des exemples récents (des années 90 à nos jours) et les derniers projets de réaménagement du front de mer, comme Dunkerque, Marseille, Lisbonne ou la communauté écologique du front de mer de Hong Kong la plus proche, ont prouvé que leurs principes sont différents. Les vagues des années 1950 et 1960, parce qu'elles sont des exemples d'environnements de politique urbaine très différents et font partie de milieux socio-économiques différents. Dans le cadre de la réorganisation de ville port, l'aménagement durable du front de mer d'Alger lui permettra de se développer et de progresser sur les trois principes du développement durable (BAUDOIN T., COLLIN M. 1999), à savoir : en matière environnementale, sociale et économique. Le niveau, comme cela a été confirmé dans l'exemple, du fait de la réorganisation ville/port, nous avons vu une série de progrès dans la durabilité de la ville, et nous résumons ces progrès :

a. Sur le plan social :

Assurer la mixité sociale :

Dans les récentes opérations de reconstruction du front de mer, notamment le projet « Neptune et le Grand » de Dunkerque, le projet « Parc des Nations » de Lisbonne ou le projet « Méditerranée européenne » de Marseille, la mixité sociale est devenue un enjeu fondamental pour de telles opérations, changer la « diversité fonctionnelle » des types d'activités, de la taille des logements et du confort.

Port d'ancrage et identité maritime :

L'identité portuaire est considérée comme le patrimoine immatériel de la ville et de ses habitants, et elle disparaît depuis longtemps comme une conséquence anormale de la « non-localisation » provoquée par l'écart ville/port. et la mer lui permettra ainsi qu'à ses habitants de la redécouvrir Cette identité distinctive.

b. Sur le plan environnemental :

Ré-océanisation des villes :

L'objectif principal de la réorganisation de la ville et du port est de rendre la ville ouverte sur le port et ouverte sur la mer. Dans ces projets de rénovation du front de mer, l'orientation solennelle et vers l'extérieur est devenue une règle, et l'affichage sur la mer

a une grande symbolique signification car il exprime « Le retour du retour ». « Ville Portuaire » (CHALINE Claude. 1994), révélant ainsi certains savoir-faire et formes progressives de décoration et d'aménagement urbain.

Environnement propre et sécuritaire :

Les activités portuaires sont la principale source de risques majeurs, de nuisances et de pollutions et leur délocalisation conduira à l'élimination de ces problèmes et fera de la ville un lieu de vie plus sûr, convivial et sain, ce qui améliorera sa qualité de vie.

c. Sur le plan économique :

Nouvelles activités et services :

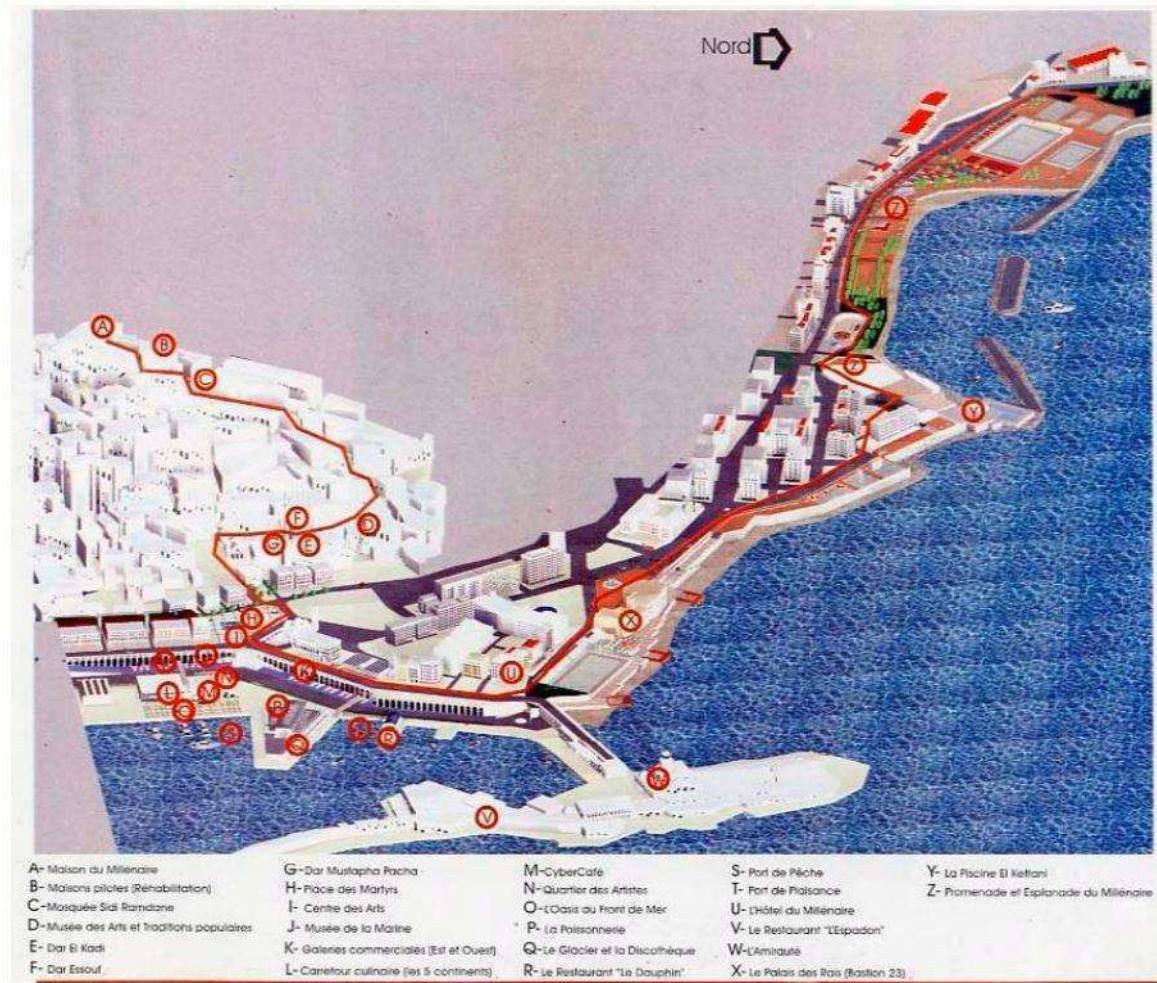
Le terrain du port est le dernier terrain d'Alger pouvant être utilisé pour développer le centre-ville et ainsi revaloriser la ville. Ainsi, tous leurs efforts seront concentrés sur la répartition des fonctions de récompense pour cette ville nouvelle, ce qui contribuera à redorer l'image de toute la ville, de l'agglomération, voire de toute la région. Ces fonctions peuvent être l'économie, la culture, l'université (Dunkerque, etc.), le tourisme. Ces dispositifs contribueront à la symbolique de ces nouveaux quartiers, comme le pont « Vasco de Gama » à Lisbonne ou l'Elbphilarmonie à Hambourg. Les animations sur le site internet sont souvent recherchées, des expositions et festivals sont organisés régulièrement. L'exemple le plus important est bien sûr le Parc universel de Lisbonne, où s'est tenue l'Exposition universelle de 1998.

visite de la ville :

Ancienne forme d'activités touristiques, la pratique du tourisme urbain s'est fortement renouvelée depuis les années 1980. Ce renouveau a permis à la ville de redynamiser l'économie (après la crise économique industrielle des années 1970 et 1980) et d'accroître son attractivité. Par sa nouvelle image et fonction attractives et modernes, la ville portuaire qui a subi la transformation du vieux port devient une destination touristique de premier ordre. C'est le cas de Lisbonne, qui se concrétise à travers son projet « Parc National ». " Devenir la destination touristique mondiale la plus populaire (18 millions de touristes par an), ce qui profite à l'économie locale de la ville. (AOUISSI Khalil Bachir, 2013)

3. La proposition du GPU 1997 :

Figure 24 : Pôle 1 du GPU, le parcours culturel et touristique du projet carrefour du millénaire.



Source : Gouvernorat du Grand Alger, document de présentation, 1998.

Compte tenu de la rupture institutionnelle entre les collectivités territoriales de la ville et la société en charge du port d'Alger (EPAL), le port n'est pas concerné par l'urbanisme, même si le GPU⁵ d'Alger (Grand Projet Urbain-1997 -) sera le L'inclusion de la partie portuaire dans la planification est loin d'être comparée aux grands projets de revitalisation et de récupération de l'espace portuaire, mais il existe une volonté d'utiliser les ports pour reconstruire la ville. Il est prévu d'aménager l'interface entre la ville et le port pour accueillir les différents sièges de l'autorité portuaire qui ne trouvent plus d'emplacement dans la zone de mur intérieur du port. En tant que principal espace

⁵ GPU : Grand Projet Urbain

économique et stratégique de la ville, cet espace doit également avoir des fonctions tertiaires supérieures afin qu'il puisse être délocalisé du centre-ville ou créé et développé dans le cadre de la métropole urbaine⁶.

Ainsi, le GPU vise à valoriser cette interface entre la ville et le port « un espace arrière du port très hétérogène » (DJEDOUANI RAKEM S. 2004. p.182), et son objectif est de concrétiser le lien entre la ville et le Pour l'exploitation du projet phare GGA (Grand Alger) « Carrefour du Millénaire » lancé en 1997 et 2000, une petite partie de celui-ci a été relancé en 2008. Dans sa zone de développement, il implique les sites historiques de la ville et son périmètre d'activité comprend la Kasbah, la Place des Martyrs, les anciennes voûtes (sous la Place des Martyrs), les voûtes de Qianhai, les ports de pêche et de plaisance, les zones marines et la galerie Qâa Es-Sour. (DJEDOUANI RAKEM S. 2004).

Bien que ce projet ne couvre qu'une petite partie du port et de l'interface, il s'agit de la première alternative qui vise à rétablir la connexion entre la ville et le port. Ce que nous voyons, c'est qu'avec le GPU (bien qu'il ait été abandonné en 2000), les outils de politique et de planification ont changé. L'intention est bonne et implique la souveraineté portuaire, mais la proposition ne suffit pas à résoudre l'ampleur du désaccord et l'ampleur du problème (AOUISSI Khalil Bachir. 2013).

⁶ Rapport du GPU. Alger capitale du 21e siècle. URBANIS. 1997. p.62

Conclusion :

Notre méthodologie de départ nous a guidé vers la compréhension des causes de la rupture ville/port dans le cas d'Alger, cependant elle peut être réparée par une action de réaménagement visant à une reconversion de ces espaces, afin de réanimer le port, pour accroître l'attractivité urbaine, et valoriser la culture de la ville et son caractère touristique.

4. Conclusion générale :

Le port joue le rôle d'interface et de lien entre les deux domaines du transport terrestre et maritime. Il est un outil d'aménagement du territoire sans équivalent et peut favoriser le développement économique de son aire de service.

Cependant, sous l'influence des mutations extérieures, les villes et les ports se sont développés rapidement, et la relation entre eux a subi un changement fondamental, devenant ainsi autonome en se détachant d'elle-même ou en traçant une ligne claire avec la ville.

Le système portuaire urbain a ensuite été remis en cause. De nouvelles stratégies doivent être adoptées pour faire face aux nouvelles contraintes du développement urbain durable, et en même temps, les réflexions sur la relation ville/port doivent être réagies au mieux. Ensuite, il faut sortir de la vision traditionnelle et limitée des villes portuaires, c'est-à-dire que le port n'est qu'un nœud de transport à l'interface du réseau terre-mer. Avec une vision extrême, le port spatial devient la clé.

Il s'agit de traiter le port comme un espace ouvert commun et continu avec la ville, et d'améliorer son image par l'innovation et la diversité de ces composantes en actualisant le cadre urbain portuaire hérité. Et cela passe par la reconversion.

La rénovation peut donner à la ville une nouvelle image, plus d'attractivité, plus d'opportunités d'emploi, donner vie aux villes portuaires et apporter un potentiel énorme à la ville dans les prochaines années, offrir plus d'espace aux citoyens et offrir un bon cadre de vie des destinations touristiques, qui dynamiseront les villes concernées au niveau national ou international.

Mais une vision prospective est indispensable pour ne pas tomber dans un piège qui aurait pu être évité il y a quelques années. Car pour une bonne reconversion, il faut d'abord faire de bons pronostics. Le plus important est de s'assurer que le développement durable se conçoit en amont, car aujourd'hui appartient au passé comme le disait Fernand Braudel, « l'avenir est imprévisible, mais il se prépare ».

5. Perspective et pistes de recherches futures :

Alger pour sa future recomposition, doit adopter un modèle urbain de réaménagement quelques questions peuvent se poser :

- Faut-il revoir le port qu'autant que projet de redynamisation capable de valoriser la culture de la ville et son caractère touristique ou peut-il avoir d'autres options ?
- Faut-il comprendre toutes les causes de la rupture ville /port et essayer de les résoudre qu'avec la reconversion.

ANNEXE :

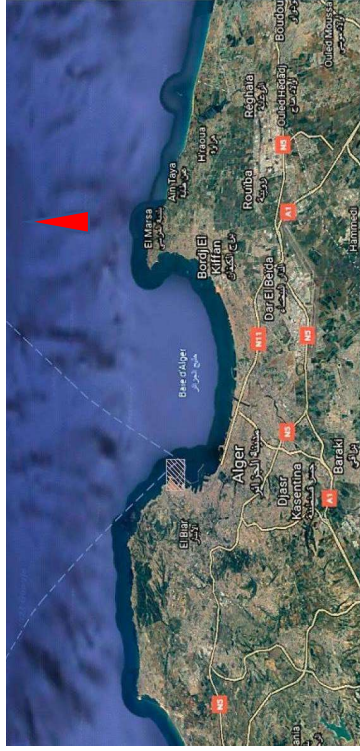
**(Projet de
fin d'étude).**

1. . ANALYSE MORPHOLOGIQUE (état de fait) :

1.1. Situation de l'aire d'étude :

Le quartier de la Marine situé à l'extrémité Ouest de la baie d'Alger au cœur du noyau historique « casbah » dans sa partie basse, et donne sur la mer avec le port orienté plein Est.

Figure 1 : situation de l'aire d'étude par rapport à la ville d'Alger.



Source : Image Google Earth traitée par l'auteur, 2021.

1.2. Délimitation de l'aire d'étude (limites physiques) :

Le site est délimité par :

- Rue Bâb et Oued-Bâb Azzoun et la Casbah côté Ouest.
- La mer, le port et boulevard de l'ALN côté Est.
- La place des Rais et place Ouenouri côté Nord.
- La place Mohamed Touri côté Sud.

Figure 2 : Délimitation de l'aire d'étude.



Source : Image Google Earth traitée par l'auteur, 2021.

Figure 3 : Délimitation de l'aire d'étude.



Source : Image Google Earth traitée par l'auteur, 2021.

Légende :

- Limites du site d'intervention
- Rue Bâb Oued-Bâb Azzoun (Limite Ouest)
- Mer et Port (Limite Est)
- Bvd de l'ALN
- Place des Rais et Ouenouri (Limite Nord)
- Place Md Touri (Limite Sud)

Figure 4 : Rue Bâb Azzoun-Bâb el oued.



Source : [http://afn.collections.free.fr/article/« quatre portes vous racontent toute la ville d'Alger »](http://afn.collections.free.fr/article/«%20quatre%20portes%20vous%20racontent%20toute%20la%20ville%20d'Alger%20»).

1.2.1. Axe Bâb el Oued-Bâb Azzoun:

Il joue le rôle d'articulation à l'échelle de la ville ; entre le quartier de Bâb el oued et quartier d'Isly, entre la casbah et le quartier de la marine.

1.2.2-Place-Mohamed-Touri :

C'est un moment statique qui présente la limite Sud de notre quartier, donne sur la mer et le port. Elle se positionne sur la même structure linéaire que la place des Martyrs, à l'ancienne porte Bâb Azzoun ; devenue le square Bresson à l'époque coloniale, conçue pour mettre en valeur le Théâtre National. Actuellement c'est un lieu de commerce informel et de rencontre de plusieurs rues importantes, elle constitue la finalité du Boulevard Ourida Meddad et une séquence des axes : Boulevard du front de mer, Rue Bâb Azzoun.

Figure 5 : Square Bresson.



Source : dzainews.com

1.2.3-Place-des-Rais-et-Place-Ouonouri :

C'est deux places constituant la limite Nord de notre quartier considéré comme un moment statique qui se résume en un carrefour entouré de voies de forte circulation. Elles se trouvent à l'emplacement de l'ancienne porte Bâb el oued et offrent une belle vue sur la mer, aménagées face au Bastion 23, Conservatoire de Musique et la DGSN ce qui lui donnent une dimension culturelle et une valeur historique et symbolique. Elles sont le point de Jonction Entre le quartier de la marine et celui de Bâb el Oued.

Figure 6 : Place des Rais et Ouonouri.



Source : Auteur.

1.2.4. Le port :

Constitue le premier emplacement des installations humaines qu'a connu la ville d'Alger, ainsi il présente la limite Est de notre quartier, c'est un élément partiellement altéré à haut degré de permanence représentant un fait urbain majeur à valeur urbaine, d'usage et historique, abritant des activités portuaires, militaires (L'amirauté), de pêche et d'échanges commerciaux. Il entretient une relation de dépendance avec la mer.

Figure 7 : Le port d'Alger.



Source : alger-roi.fr

1.3. Accessibilité :

D'après André Raverau : « ...La ville basse, desservie par les trois premières portes : Bâb El-Oued, Bâb Azzoun et entre elles, la porte Djasirat (dont Alger a tiré son nom) et Bâb-el- Bhar la porte de la mer, Celle qui donne accès au port... ».

Légende :

- Site d'intervention
- Accès Bâb Azzoun
- Accès Bâb el Brah
- Accès Bâb el Oued
- Accès Métro « place des Martyres »
- ▲ Différent point d'accès
- Accès mécanique à flux important

Figure 8 : Accessibilité au quartier de la marine.



Source : Carte Google Earth traité par l'auteur, 2021.

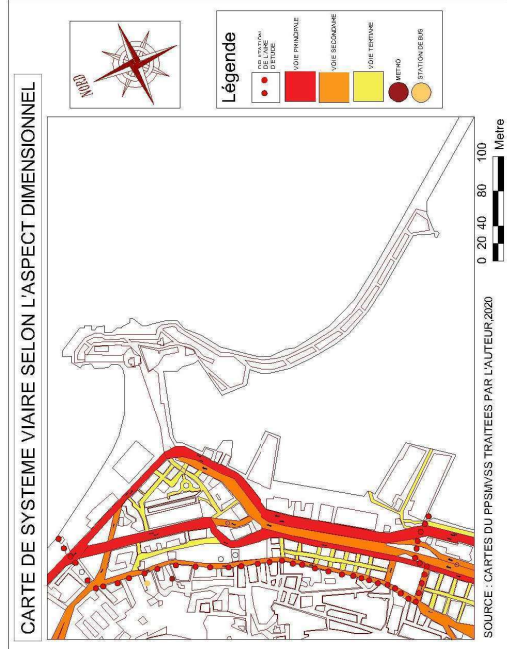
1.4. L'objectif de l'analyse :

Dans le but de comprendre et connaître notre cas on va dans un premier temps le décomposer en trois composants de base (qui découlent de la définition des tissus urbains proposée par Panerai, Depaule et Demorgon en 1999. Ces derniers considèrent le tissu urbain comme « la superposition ou de l'imbrication » de trois ensembles : « le réseau des voies, les découpages fonciers et les constructions » (UNESCO, 1984, Panerai, Depaule et Demorgon, 1999).

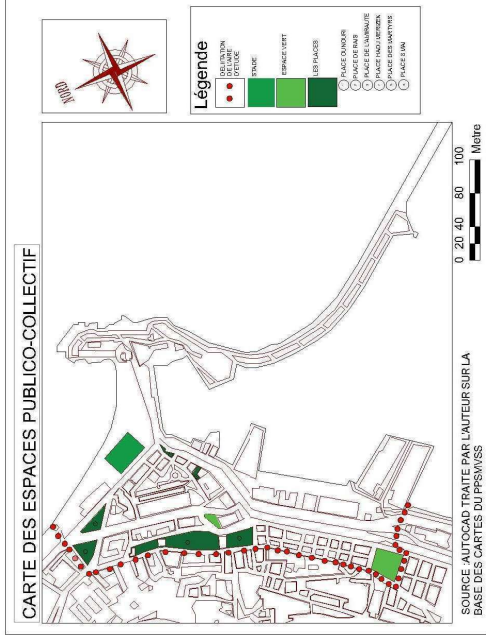
1.5. ETAT DE FAIT :

1.5.1. Carte du non bâti :

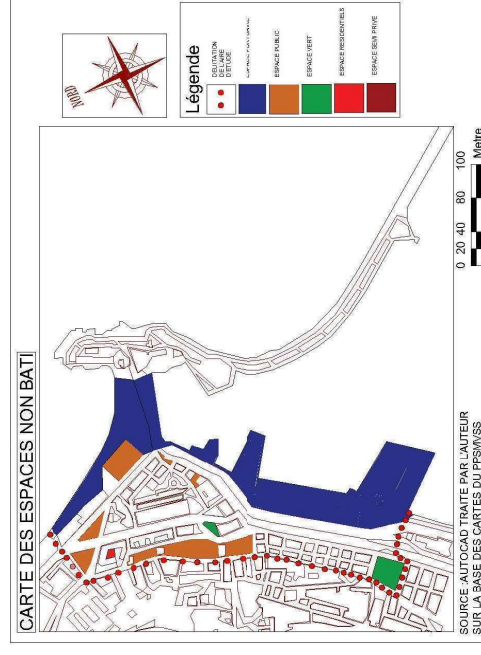
Carte 1 : Système viaire selon l'aspect dimensionnel.



Carte 2 : Les espaces publico-collectifs.

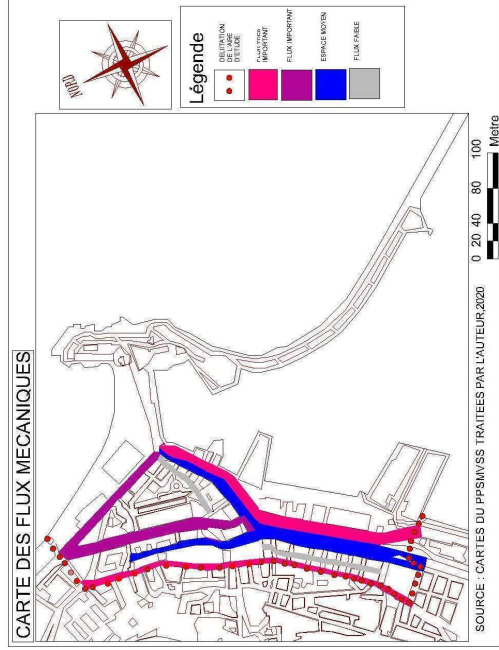


Carte 3 : Les espaces non bâtis.

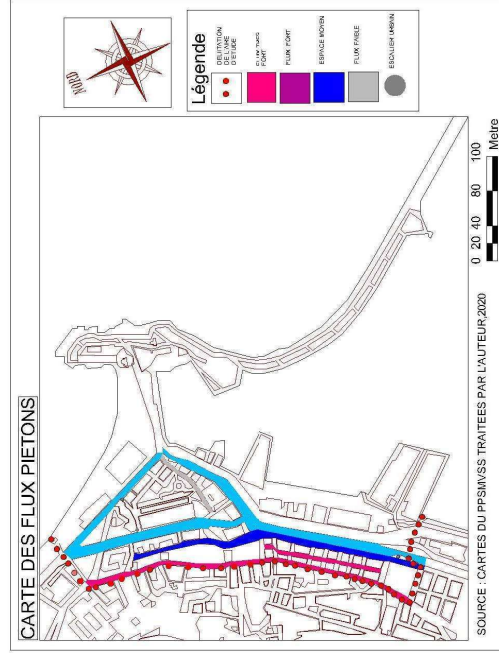


1.5.2. Carte du bâti :

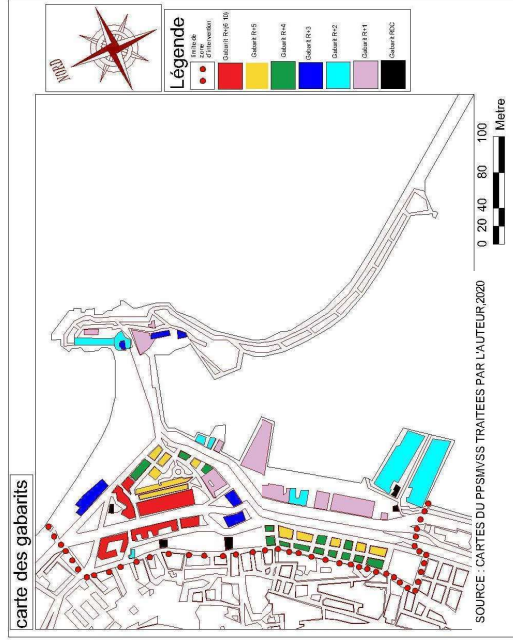
Carte 4 : Les flux mécaniques.



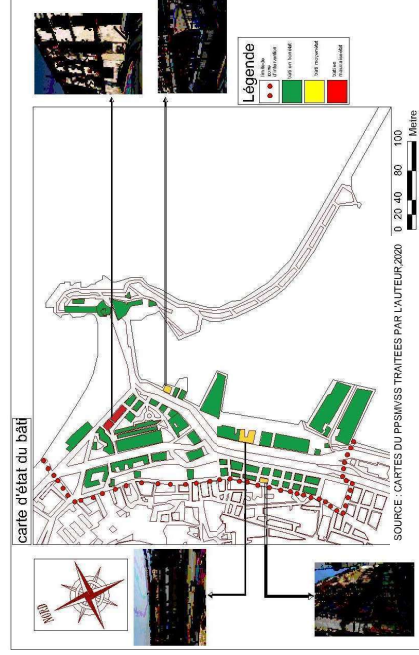
Carte 5 : Les flux piétons.



Carte 6 : Etat des gabaritis.



Carte 7 : Etat du bâti.



4. Schéma de principes du plan d'aménagement :

4.1. Intervention sur le bâti :

4.1.1. RESTRUCTURATION DU RESEAU VIAIRE :

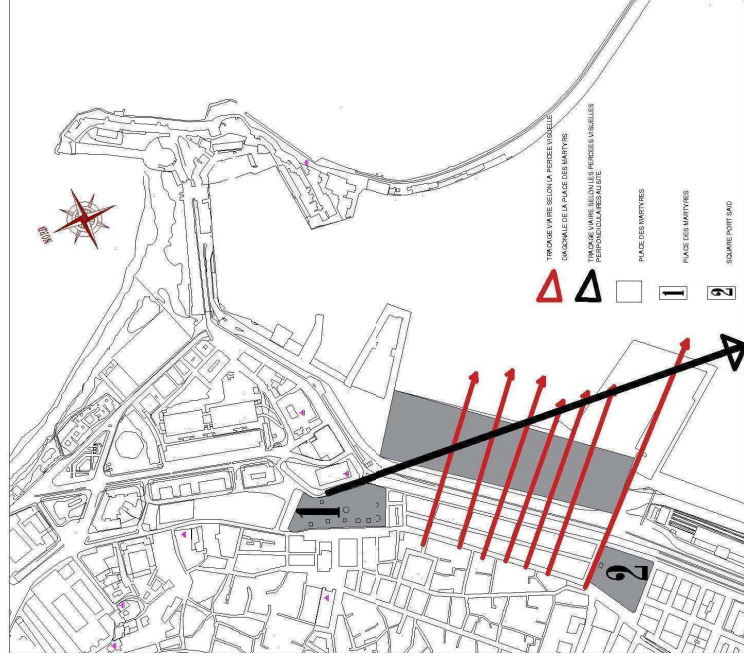
A. La hiérarchisation des passages :

Prolongements des passages selon les percées visuelles importantes pour aboutir à un traçage d'îlots ouverts et pour l'imbrication du site avec la ville, une coupure d'un axe diagonal qui est prolongé selon la percée visuelle de la place des martyrs pour lier le site avec le point fort de la ville (place des martyrs) ;

B. L'alternance entre le passage pitons et le passage mécanique :

Traçage du pourtour de site pour faciliter l'accessibilité et la circulation piétonne le jour, et la circulation du transport des marchandises la nuit.

Figure 9 : Restructuration du réseau viaire.



Source : Carte de PPSMVSS, traité par auteur 2021.

4.1.2. HIERARCHISATION DES ESPACES PUBLICS :

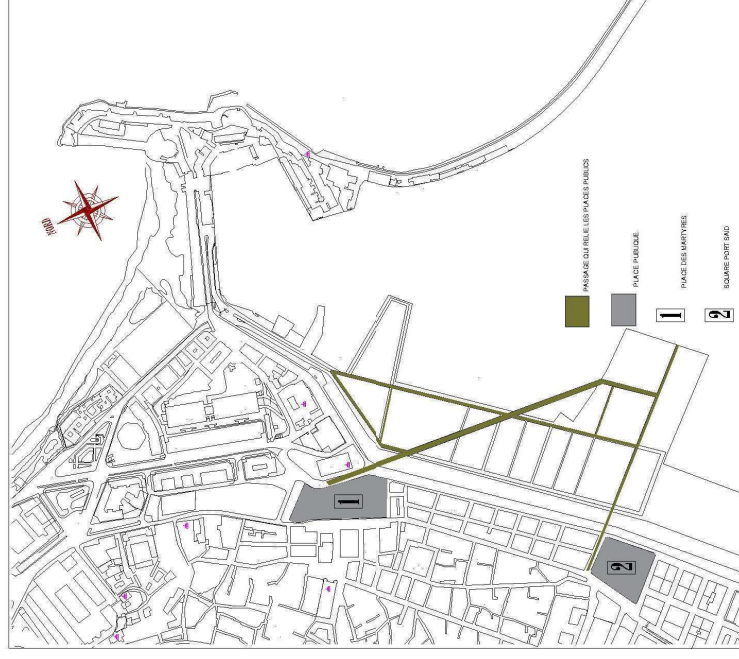
A. La hiérarchisation des places publiques :

L'espace public doit être limité par quatre parois (dans notre site, la mer représente une paroi), cela en assurant une liaison entre les espaces publics pour relier le site avec la ville.

B. La visibilité :

L'axe diagonal permet d'avoir une visibilité entre la place des Martyrs et la place publique du dernier quai.

Figure 10 : Hiérarchisation des espaces publics.



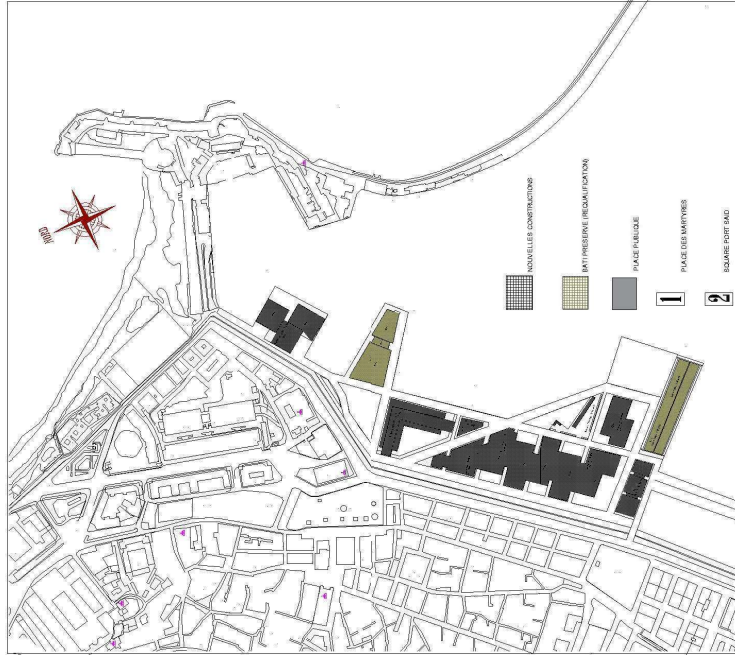
Source : Carte de PPSMVSS, traité par auteur 2021.

4.2. Intervention sur le bâti :

4.2.1. ELEVATION DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS :

- A. Requalification urbaine :
Requalification des bâtis préservés tout en changeant leurs fonctions.
- B. Mutualisation des espaces libres :
Bénéficie du bassin créer par l'axe diagonal, en projetant des boutiques pour l'élevage de poisson, et la projection d'un parking à étages pour économiser d'espace horizontal.
- C. Entrelacement du marché avec les passages piétons pour marquer les entrées du projet.

Figure 11 : Elevation des nouvelles constructions.

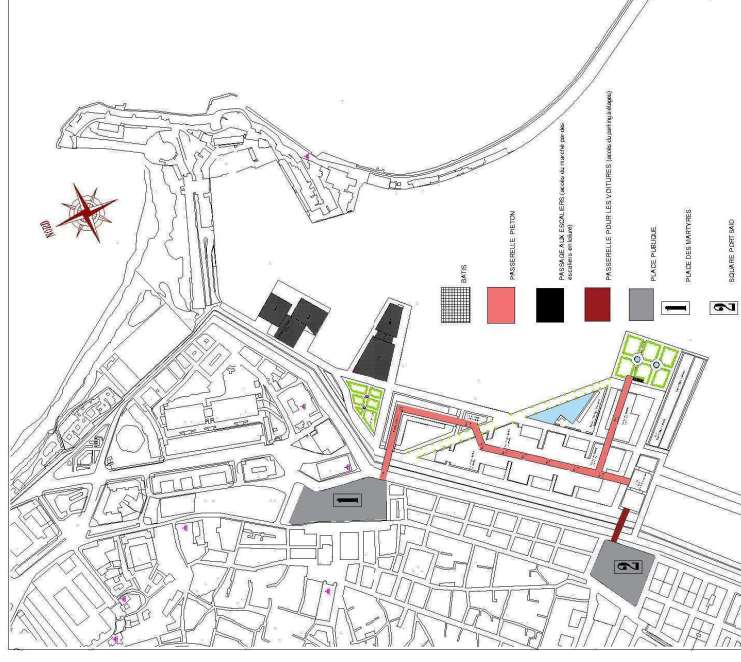


Source : Carte de PPSMVSS, traité par auteur 2021.

4.2.2.LA LIAISON DES POINTS FORTS :

- A. Contrôler le flux d'orchestration :
La création des passerelles qui relie le projet avec la ville sans le passage de dénivelé pour bénéficier d'un accès rapide et facile au musée et au parking.
- B. Le toit terrasse :
Prolonger la passerelle au marché pour qu'il soit accessible en haut et en bas, et bénéficie d'un grand espace de détente en toiture du marché.
- C. La liaison des points forts :
Les passerelles et les toits terrasses assurent une autre liaison entre les espaces publics du site et de la ville.

Figure 12 : La liaison des points forts.



Source : Carte de PPSMVSS, traité par auteur 2021.

6. Master plan :

Figure 13 : Master plan.



6. Le projet architectural :

6.1. Analyse d'exemple

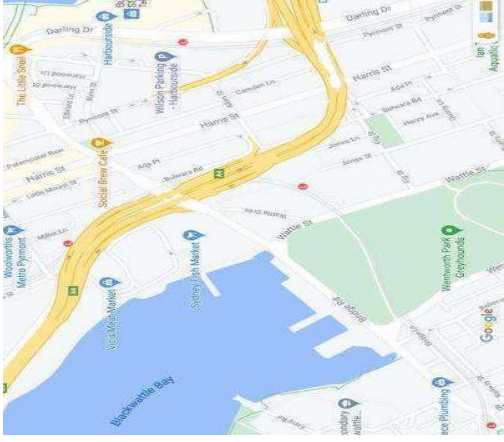
(*Marché de pêche de Sydney (Sydney fish market)*) :

6.1.1. Fiche technique :

- Architecte : 3xn / pvn architecture
- Lieu : Sydney ,NSW , Austuralie
- Achevement : 2023
- Catégorie : supermarchés

Le marché aux poissons de Sydney sera déplacé de son emplacement actuel à Pyrmont vers un quai adjacent à Blackwattle Bay,

Le nouveau marché



Source : google maps

L'ancien Marché

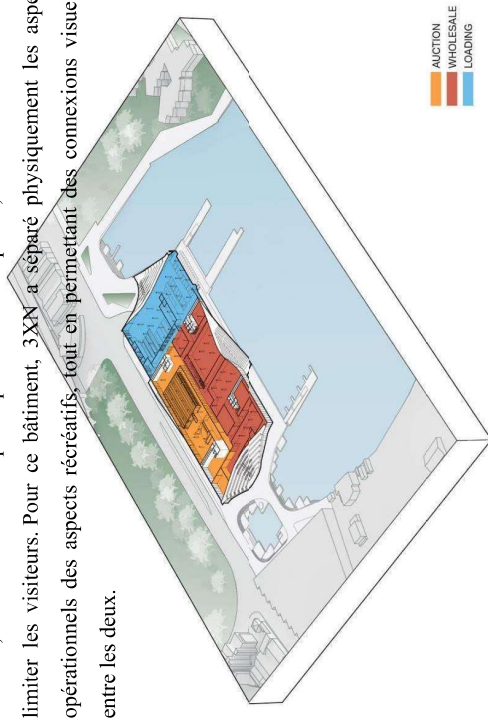


Le nouveau marché



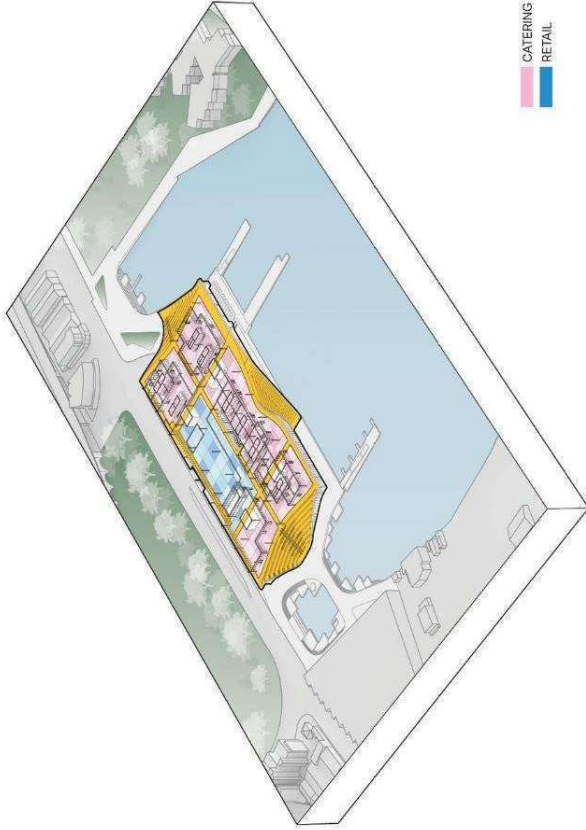
6.1.2. Analyse des plans :

Le marché aux poissons existant a plusieurs fonctions. Comme tous les autres marchés du monde, les visiteurs viennent et essayer de se faire une idée sur ses activités, mais cela interromp le quotidien. En réponse, certains marchés ont dû limiter les visiteurs. Pour ce bâtiment, 3XN a séparé physiquement les aspects opérationnels des aspects récréatifs, tout en permettant des connexions visuelles entre les deux.



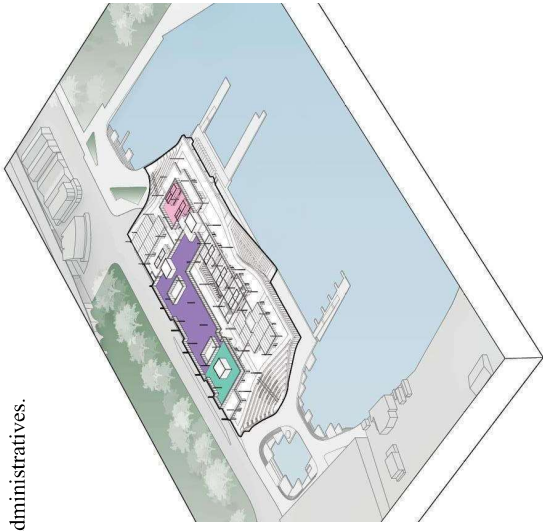
AUCTION
WHOLESALE
LOADING

Dans le nouveau bâtiment, le rez-de-chaussée accueille toutes les fonctions traditionnellement associées aux marchés aux poissons - le débarquement et le chargement du poisson, le marché de gros et la salle des enchères.



Le rez supérieur abrite des détaillants de fruits de mer frais, des restaurants et des cafétérias. La conception se concentre sur le maintien d'une taille humaine et crée une véritable atmosphère de marché - tout comme les marchés historiques ou les bazars avec une série de petits stands connectés. L'objectif est de créer une atmosphère de marché intime

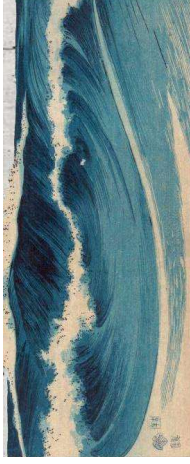
Le rez supérieur abrite des bars et des restaurants, une école de cuisine des fruits de mer et des bureaux administratifs.



Les escaliers qui mènent de la place au rez-de-chaussée supérieur sont une continuation du paysage environnant et invitent les gens pour entrer à l'intérieur le marché. Les escaliers servent également de sièges, créant un espace public où les gens peuvent profiter de leur nourriture et de la vue sur la baie.

6.2. Le projet architectural (idée du projet) :

Les escaliers qui mènent de la place au rez-de-chaussée supérieur sont une continuation du paysage environnant et invitent les gens pour entrer à l'intérieur le marché. Les escaliers servent également de sièges, créant un espace public où les gens peuvent profiter de leur nourriture et de la vue sur la baie.



6.3. Concept :

Tableau 1 : Les concepts

	Façade principale sur la rue principale	Alignement des façades suivant la rue	Le bâtis sera un point de repère (à l'angle)	Aucune préjudice ne doit provenir de la poussière; des odeurs et des insectes
Enveloppe	L'alignement et l'inspiration du métaphore des vagues	La forme occupe presque toute la surface de terrain (rôle économique)	la composition formelle du centre se veut simple dicté par Des règles géométriques reconnaissables	il doit être tenu compte de la direction des vents dominants.
Perois	Devant chaque fenêtre, la rue doit être dégagée sur une largeur minimum (l) de 12 m et une largeur minimum (l) de 5m			
espaces	des éléments qui marquent l'entrée		Il faut bien aménager l'espace de l'angle	
Parcours	L'entrée doit être attirante engageante et agréable sur la façade principale	proximité des infrastructures publiques pour se brancher facilement aux différents réseaux lorsqu'ils existent (électricité, eau potable et assainissement		

Source : auteur, 2020

6.4. Programme qualitative :

Tableau 2 : Programme qualitative

Fonction mère	Activité identitaire	Espace	Qualité d'espace et usager
Circuler	<ul style="list-style-type: none"> Circulation 	-Les parcours base promenade; balcon	-Libre ; ambiance
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> Exposition Vente en gros Vente en détails Salle des enchères 	-Espaces de vente en gros	-Ambiance; frequenter
Centre de recherche	<ul style="list-style-type: none"> Recherche Analyse 	-Laboratoire des recherches halieutiques	-Eclairé
Gestion et finance	<ul style="list-style-type: none"> Gestion Finance 	-Bureaux d'administratin	-Calme
Détente et loisir	<ul style="list-style-type: none"> Détente Loisir 	-Restaurants Cafétérias	-Détente
		-Terrasse accessible	-Soulager
		-Des jardins ouvert	-Amuser

Source : auteur, 2020

6.5. Programme quantitative :

Tableau 3 : Programme quantitative

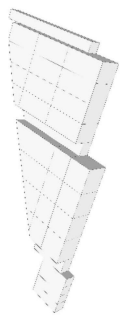
Fonction mère	Activité identitaire	Espace	Surface
Circuler	<ul style="list-style-type: none"> Circulation 	-les terrasses accessibles et les balcons	25% de la surface generale 825m²
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> Exposition Vente en gros Vente en détails 	-Espaces de vente en gros	Pour une capacité d'accueille de 2000 clients (2,25m² par personne) et de 40 magazines de vente en détails (13-25m²) et de 20 magasins de vente en gros (35-45m²)
Centre de recherche	<ul style="list-style-type: none"> Recherche Analyse 	-Laboratoire des recherches halieutiques Ateliers	-salle des enchères 400m²
Détente et loisir	<ul style="list-style-type: none"> Détente Loisir 	-Restaurants Cafétérias	Totale 2300m²
		-Terrasse accessible	-Laboratoire 100m²
			- Contrôle 100m²
			- Stockage 130m²
			- Totale 330m²
Détente et loisir	<ul style="list-style-type: none"> Détente Loisir 	-Restaurants Cafétérias	-4 restaurants 600m²
		-Terrasse accessible	-3 cateringa 70m²
			- Terrasse accessible 1430m²
			- Surface totale 3300m² sans compté les terrasse accessib

Source : auteur, 2020

6.6. Genèse de la forme :

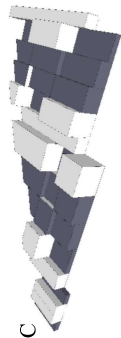


6.6.1. Forme de base :



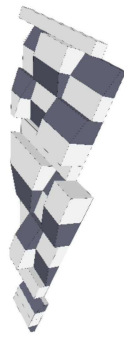
6.6.2. La trame :

Tracage d'une trame qui divise l'enveloppe en 12 petits volumes.



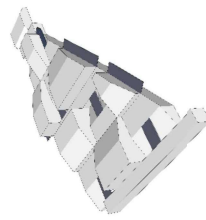
6.6.3. La gradation :

Pour marquer le 2eme niveau par rapport au RDC et pour avoir plusieurs terrasses dans le projet.



6.6.4. L'inclinaison :

L'inclinaison du 1^{er} et du 3eme petit volume Pour que l'enveloppe ressemble aux vagues.



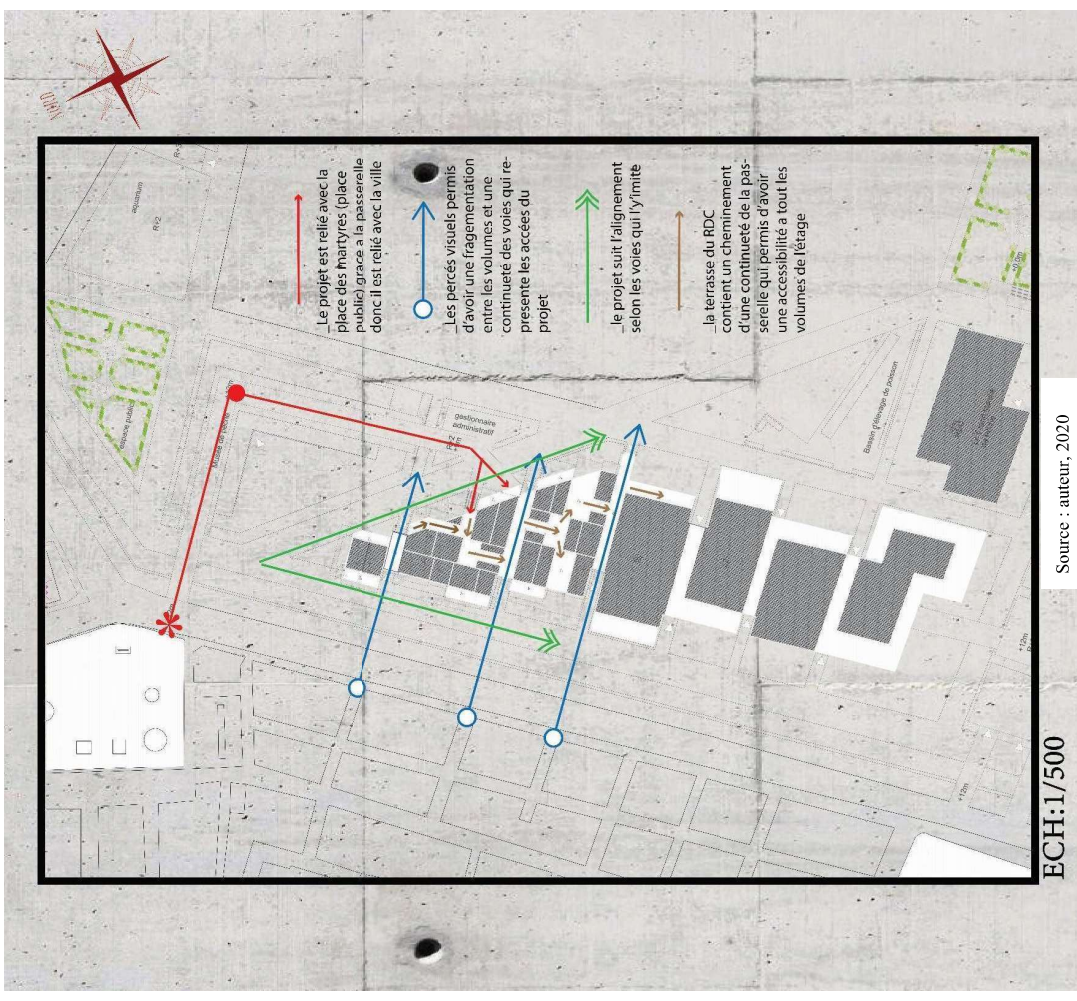
6.6.5. L'addition :

L'addition des balcons pour avoir des beaux dégagements sur la mer au sur la ville

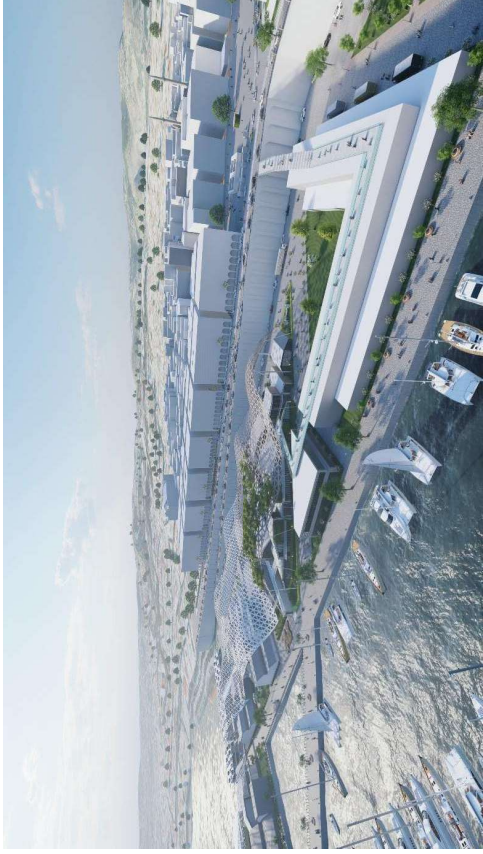


6.6.6. Aspect final :

6.7. Macro fonctionnement :



VUE SUR LE PROJET



Source : auteur, 2020

VUE SUR LE PROJET



Source : auteur, 2020

VUE SUR LE PROJET



Source : auteur, 2020

VUE SUR LE PROJET



Source : auteur, 2020

SOURCE
BIBLIOGR
APHIQUES

Bibliographie :

Ouvrages :

- GIRARD L. F, KOURTIT K et NIJKAMP P. 2014. Waterfront Areas as Hotspots of Sustainable and Creative Development of Cities, Sustainability, 6 (2014), pp.4580- 4586.
- BERTONCELLO B., RODRIGUES-MALTA R., DUBOIS J. Novembre 2008. Opération Euroméditerranée : une affaire d'État. Rapport de recherche final, Programme POPSU du GIP L'Europe des projets architecturaux et urbains. PUCA. 137 p.
- CHALINE Claude. 1994. Ces ports qui créèrent des villes. Paris. L'Harmattan. 299p
- WREN D. 1983. Urban waterfront development. Washington D.C. Urban Land Institute. 468p.
- KOSTOPOULOU S., 2013, On the Revitalized Waterfront: Creative Milieu for Creative Tourism, Sustainability, 5 (2013), pp.4578-4593
- MORRUCCI F., 2017, Le Livorno port center, outil d'intégration entre la ville et le port, Thèse de doctorat en aménagement, Ecole polytechnique universitaire de Tours, France. Disponible sur : <http://www.theses.fr/2017TOUR1802>
- COLLIN M. 1991. Port et ville portuaire. Paris : L'Harmattan.
- DJEDOUANI RAKEM S., 2004, Marseille et Alger, espaces portuaires et mutation en nouvelle centralité, Alger ; Lumière sur la ville. pp. 288-293.
- 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.
- LESPÈS R. 1921. Le port d'Alger. In: Annales de Géographie. t. 30, n° 165. pp. 195-222.

Source internet :

- BOUAKBA Amel. 2003. L'Algérie devrait investir 2 milliards de dollars pour la mise à niveau des infrastructures portuaires Un nouveau port à Alger (en ligne). Disponible sur : <<http://m.pressedz.com/readart.php?id=1115>>. (Consulté le 08/04/2012).
- HOCINE Ukerdis. 2003. Mezghana (Alger), une capitale berbère (en ligne). Disponible sur : <<http://kabyle.com/archives/Mezghanna-Alger-une-capitale.html>>. (Consulté le 23/12/2011)

Mémoire et thèse :

- AOUISSI, Khalil Bachir, 17 Juin 2019, Alger ; Prospection d'une reconversion portuaire comparée, thèse en vue de l'obtention de Doctorat Science en Architecture, Université Ferhat Abbas Sétif 1, Algerie, p.283. (<http://dspace.univ-setif.dz:8888/jspui/bitstream/123456789/3420/1/Th%C3%A8se%20Finale%20AOUISSI%20K.B%20FINALE.pdf>). (Consulté le 4 juillet 2021).
- AOUISSI, Khalil Bachir, 12 décembre 2013, Le Clivage ville/port Le cas d'Alger, Mémoire de magister, mémoire en vue de l'obtention de magister, Science en Architecture, ECOLE POLYTECHNIQUE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME EPAU, Algerie, p. 163. (<https://www.researchgate.net/publication/339443744>).
- Akrouh, Anouar, LEFEVRE Frederic, la reconversion de la ville portuaire : une réconciliation de la ville avec le port), mémoire de master, école nationale supérieure d'Architecture, paris val de seine, (https://en.calameo.com/read/001697068609a7fdea232?fbclid=IwAR00uD7BUeY0rmm3VJgcSia54b8MdY0MufDloqChy-q2ynNKxdUtQ5KW_-g), (Consulté le 04 juillet 2021).
- 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 Boumadiène Alger. 202p.
- DRIOUECH, Nesrine, 08 Juillet 2021 Le Clivage ville/port Le cas d'Alger, Mémoire de master, Le rôle du transport maritime dans la promotion de la

compétitive des métropoles maritimes portuaires dans la méditerranée (cas d'Alger)
 , Architecture, UNIVERSITE DE SAAD DAHLEB BLIDA, Algerie, p. 54 -55.

Les revues, les publications et les actes de séminaire :

- HAYUTH Y. 1982. The port-urban interface : an area in transition. New York. Area n°14. 224p
- BAUDOIN, T. et COLLIN, M. 1999. L'après-riche portuaire. Dans la Revue urbanisme. Paris. n°291. 98p.

Liste des schémas :

Schéma	Titre	Page
Schéma 1	Protocole du mémoire	4

Liste des tableaux :

Tableau	Titre	Page
Tableau 1	Principaux paysages urbains dus au remodelage des vitrines maritimes sur les quais via les opérations de reconversions portuaires.	21
Tableau 2	Tableau de croisement entre le classement de quelques grandes villes méditerranéennes et l'état de l'activité portuaire dans la ville.	57

Liste des figures :

Figure	Titre	Page
Figure 1	Ville aux cinq ports, Lorient.	8
Figure 2	Port 2000, Le havre France.	9
Figure 3	Ville aux cinq ports, Lorient.	9
Figure 4	Terminal du port de Boulogne-sur-mer.	11
Figure 5	Port de pêche Lorient keroman, Lorient.	12

Figure 6	Photo sur l'évènement de Toronto Waterfront festival édition 2017 organisé du 29 juin au 01 juillet de chaque année.	24
Figure 7	La cité des arts et des sciences à valence.	25
Figure 8	Le bâtiment "Veles e vents" signé D.Chipperfield & F.Vazquez.	27
Figure 9	Les deux propositions gagnantes du concours, Mars 2007. Atelier jean nouvel (France)	28
Figure 10	Les deux propositions gagnantes du concours, Mars 2007. GMP Arkitekten (Allemagne)	29
Figure 11	La tour CMA-CGM	31
Figure 12	Euromed Center	31
Figure 13	Euromed Center	32
Figure 14	Le centre regional de la culture méditerranéenne	33
Figure 15	Master plan de l'Euroméditerranée, Quartier de La Joliette et d'Arene.	36
Figure 16	Montage sur photo d'un bateau ULCC dans le port d'Alger	42
Figure 17	Le plan de la ville romaine (Icosium)	43
Figure 18	Alger et son port en 1880	44
Figure 19	Photo montrant l'interface portuaire qui a créé une faussée entre la ville et la mer.	45
Figure 20	Alger-Paris; liaison rapide par Marseille.	46
Figure 21	Développement diachronique et synchronique de la ville et le port d'Alger.	47
Figure 22	Tableau expliquant les formes du clivage ville/port dans le cas d'Alger	48
Figure 23	Tableau expliquant les conséquences du clivage ville/port d'Alger	50
Figure 24	Pôle 1 du GPU, le parcours culturel et touristique du projet carrefour du millénaire.	55

Listes des acronymes :

Acronymes	
PIB	Produit Intérieur Brut.
ZIP	Zones d'initiatives privilégiées.

SNAT	Schéma National d'Aménagement du Territoire.
PDAU	Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme.
TMD	Transport de Matières Dangereuses.
GPU	Grand Projet Urbain

LE GLOSSAIRE :

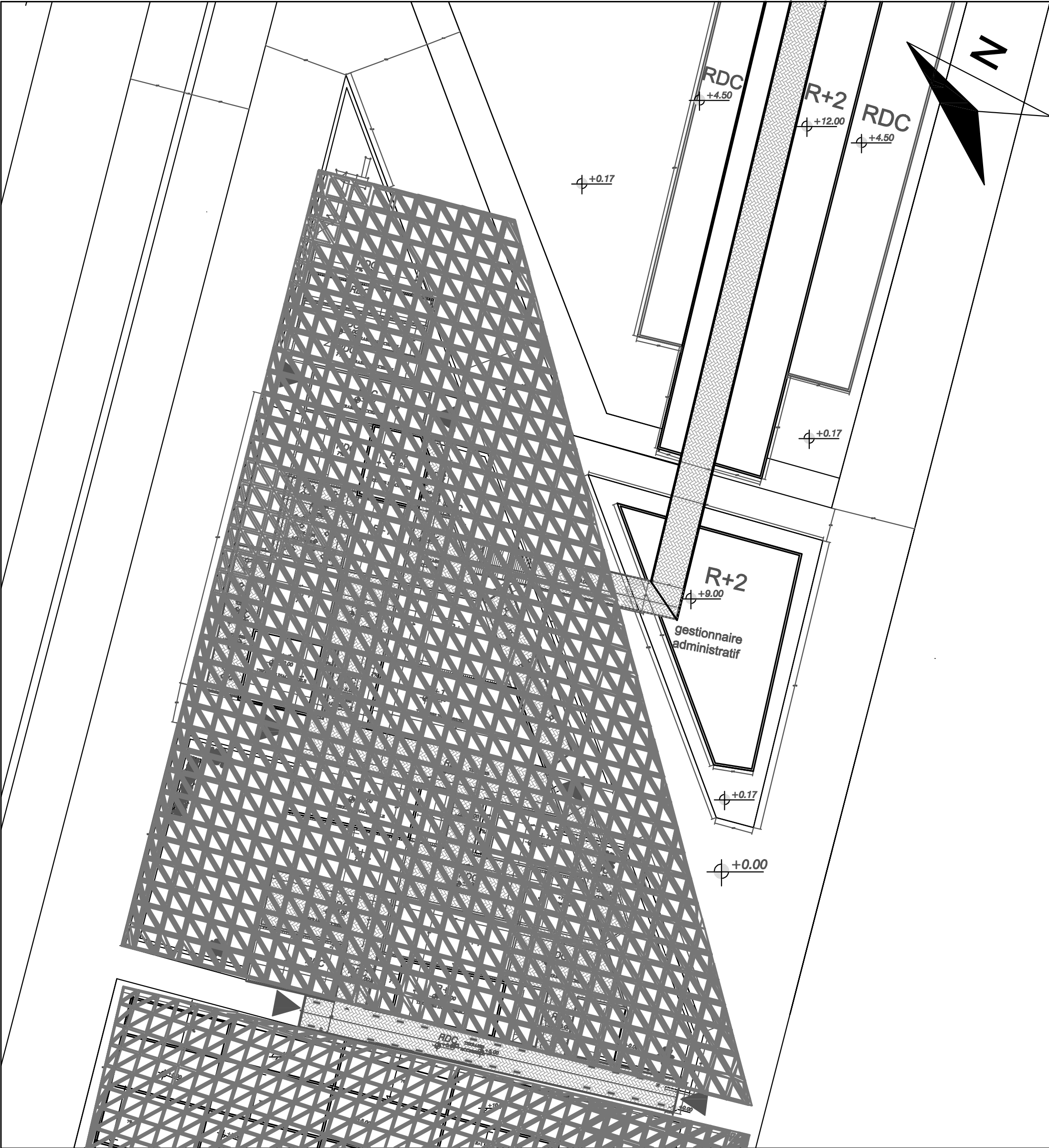
Expression	Définition
Dynamique urbaine	Les relations entre une ville et son environnement ou entre les différentes villes d'un même ensemble – un pays par exemple – qui importent.
L'expansion urbaine	L'extension de ville liée le plus souvent à l'augmentation de la population urbaine, c'est-à-dire aux phénomènes d'urbanisation.
Agglomérations urbaines	un ensemble urbanisé en continuité, comprenant la commune-centre et sa banlieue
Polarisation	La polarisation est le résultat de l'interaction entre un centre, dénommé pôle (là où se concentrent les activités humaines), et son aire d'influence.
Z.I.P	La philosophie des Z.I.P. (Zones d'initiatives privilégiées) consiste donc à identifier un certain nombre de situations particulièrement préoccupantes en matière d'aménagement du territoire et de logement et à concevoir pour chacune d'elles une politique spécifique qui lui soit adaptée.
Relation symbiotique	Relation écologique entre deux organismes d'espèces différentes qui sont en contact direct l'un avec l'autre.
Nœud urbain	Des jonctions de voies où l'on doit prendre des décisions (de direction notamment, mais aussi de mode de transport, comme dans le cas d'une station de métro ou d'une gare).

Industrialisation	Rend possible la création rapide, ex nihilo, de villes nouvelles ou de nouvelles villes. La création de ces ensembles urbains sur des étendues vierges de tout habitat est le fait de structures nouvelles (société d'économie mixte) qui se substitueront aux anciennes structures politiques
-------------------	--

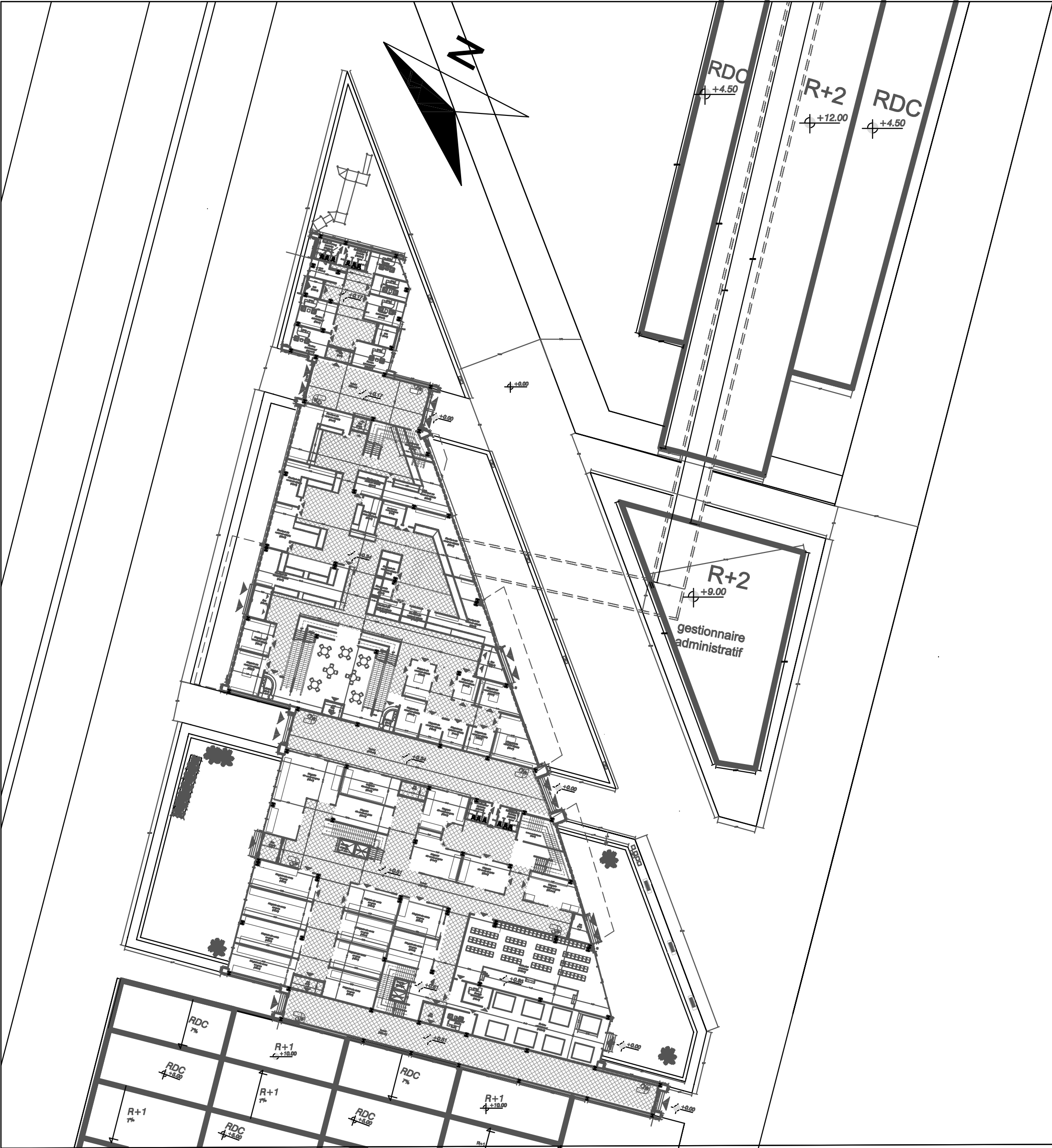
DOSSIER

GRAPHI-

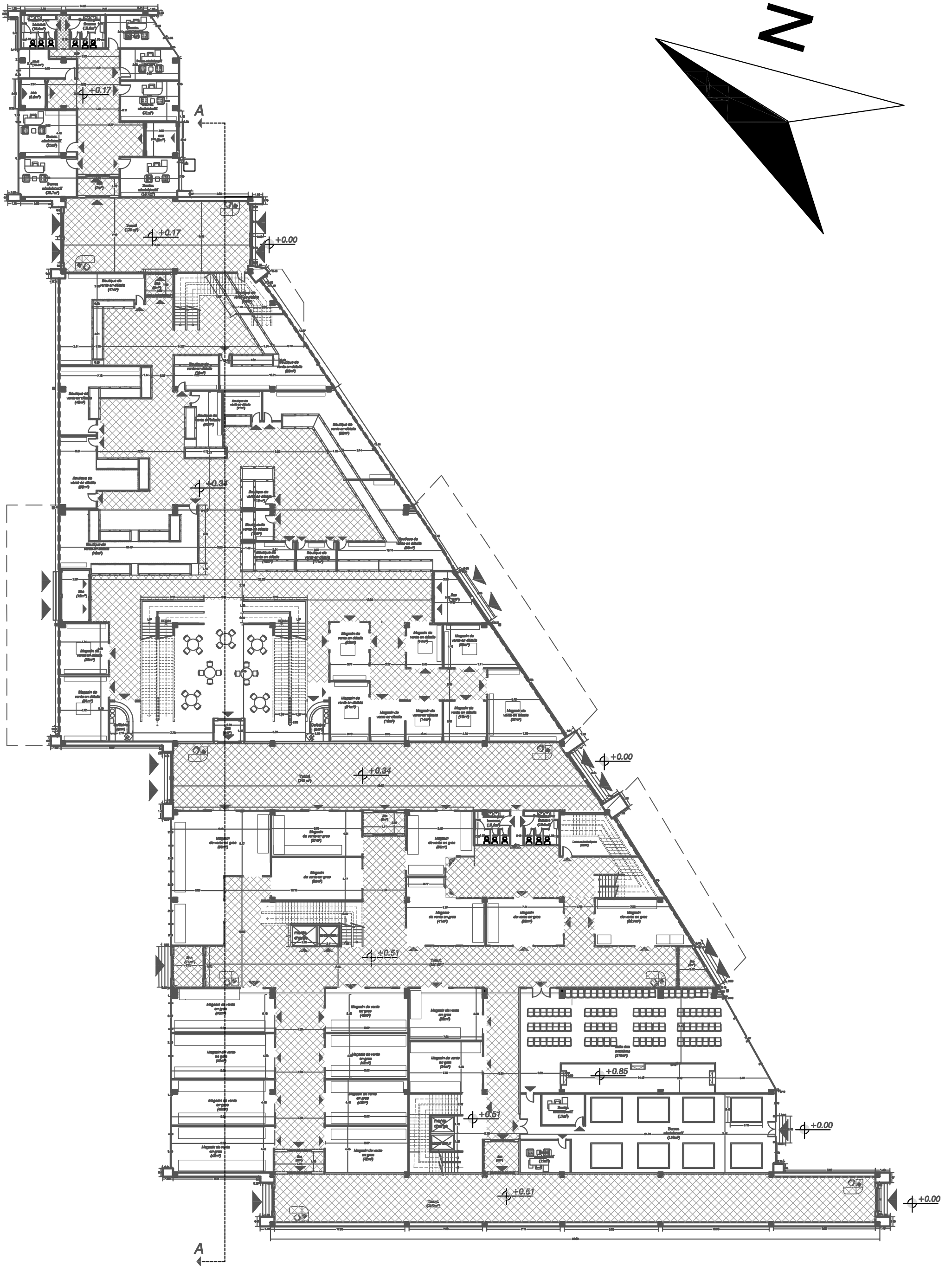
QUE :



Plan de masse



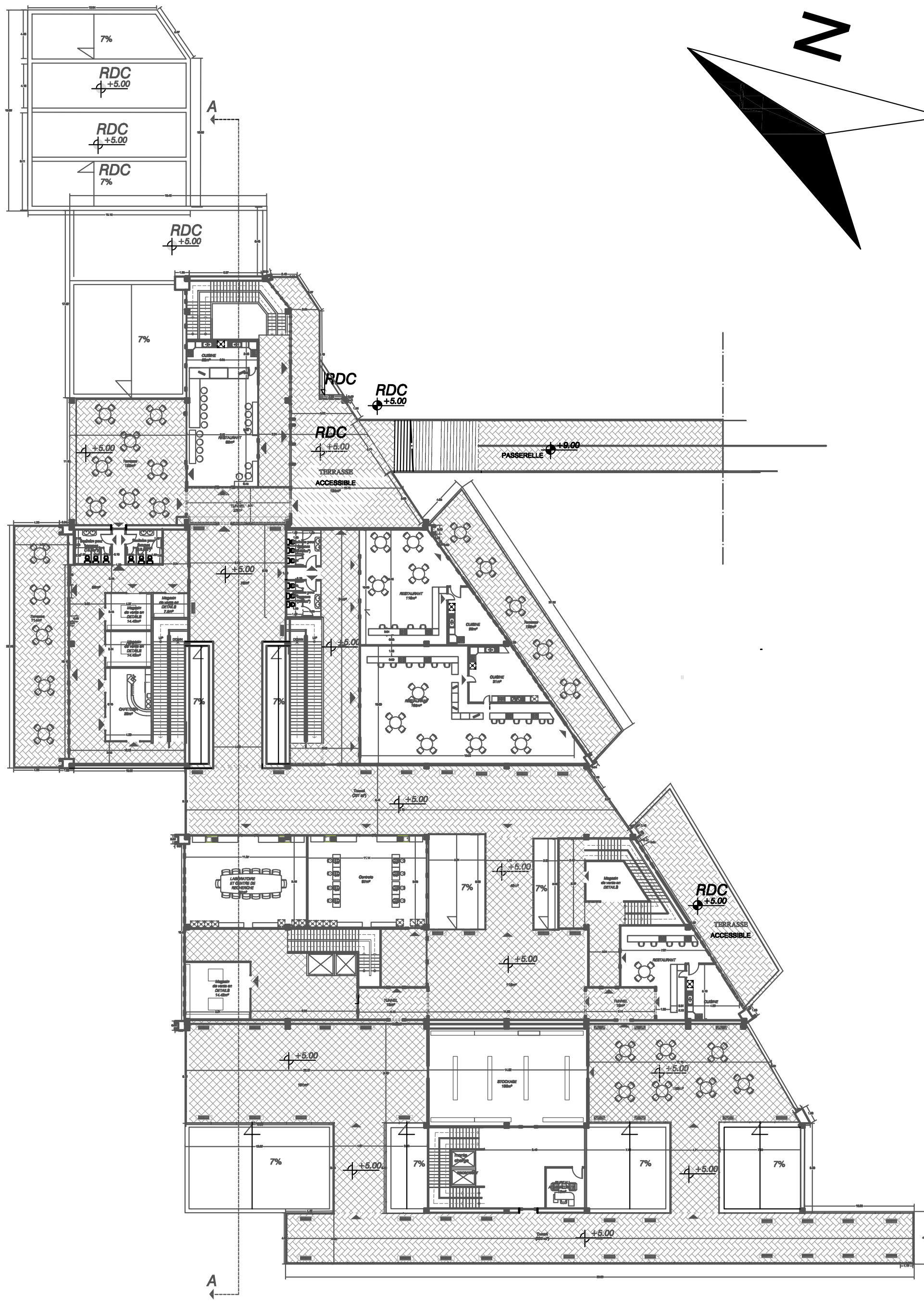
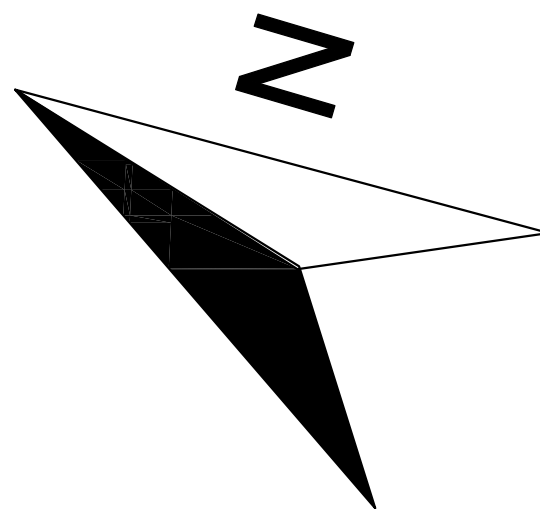
Plan de distribution (RDC)



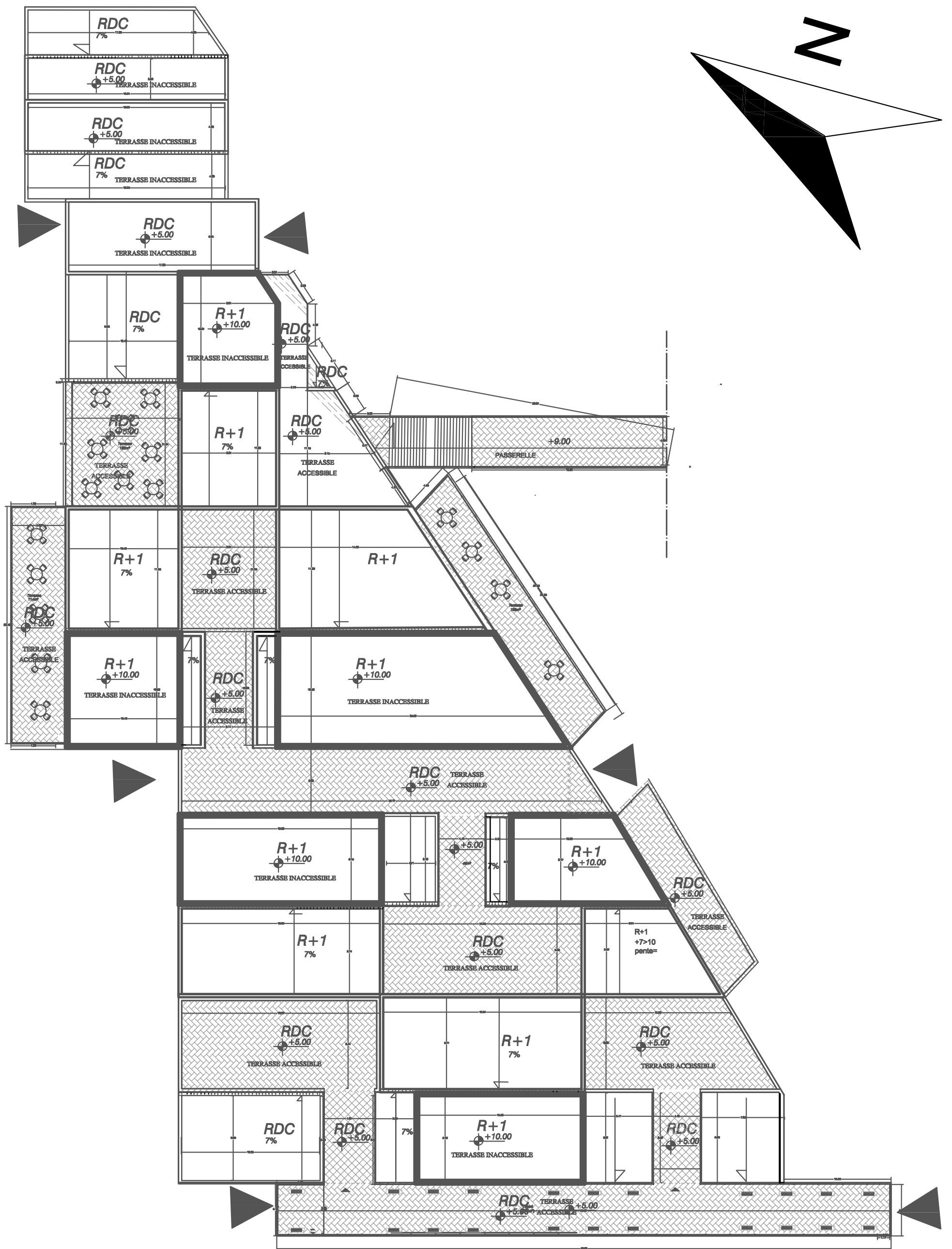
plan de RDC



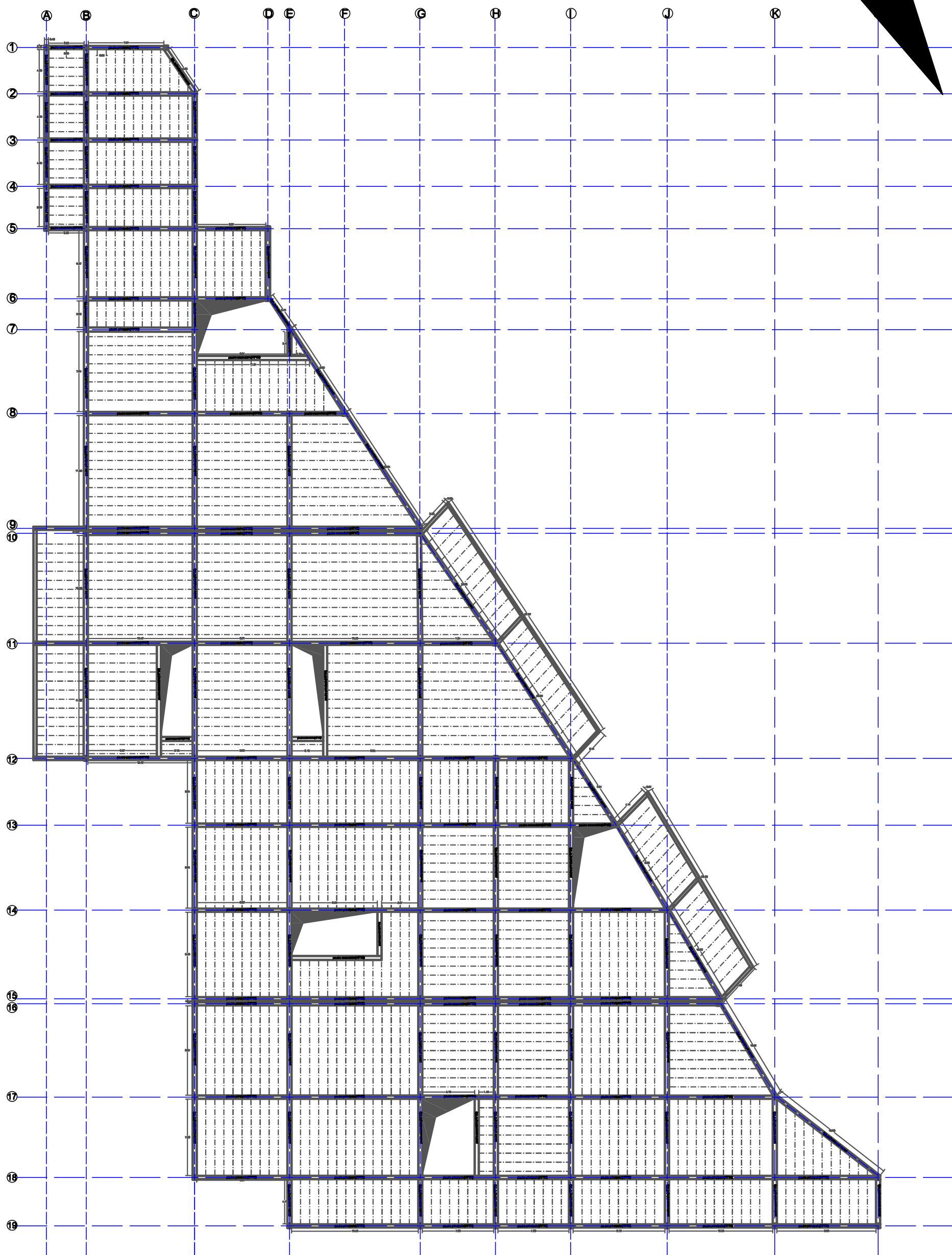
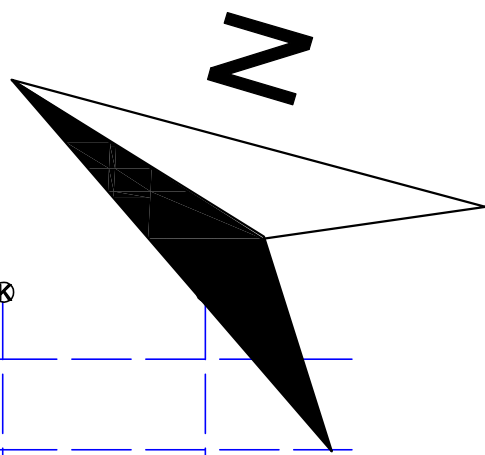
Plan de distribution (1 er étage)



Plan de 1er étage

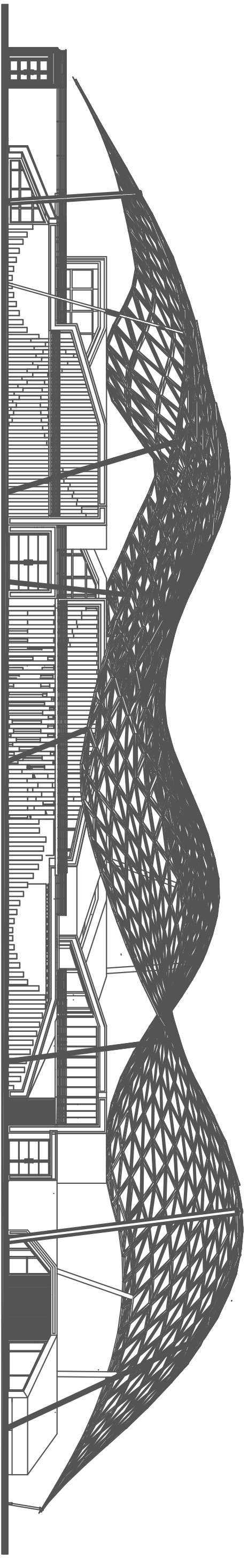


Plan de toiture



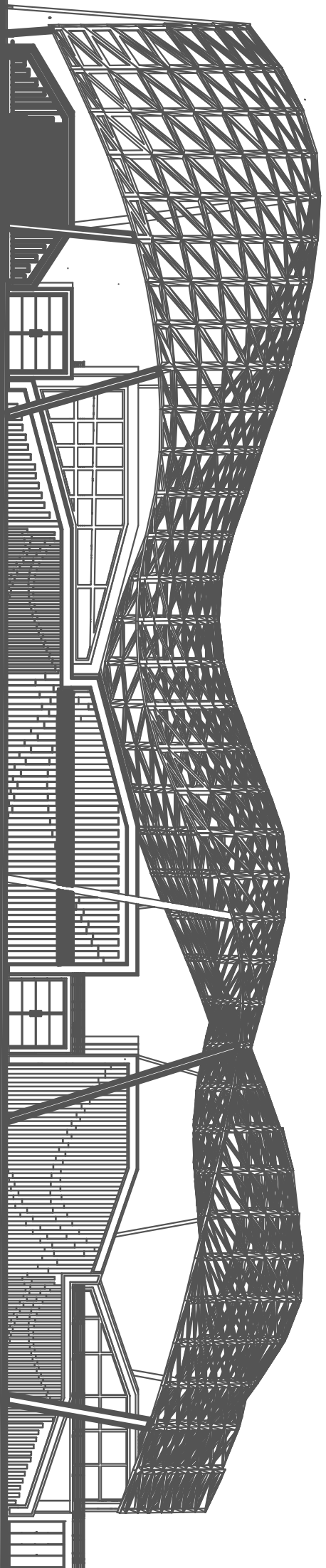
Plan de structure





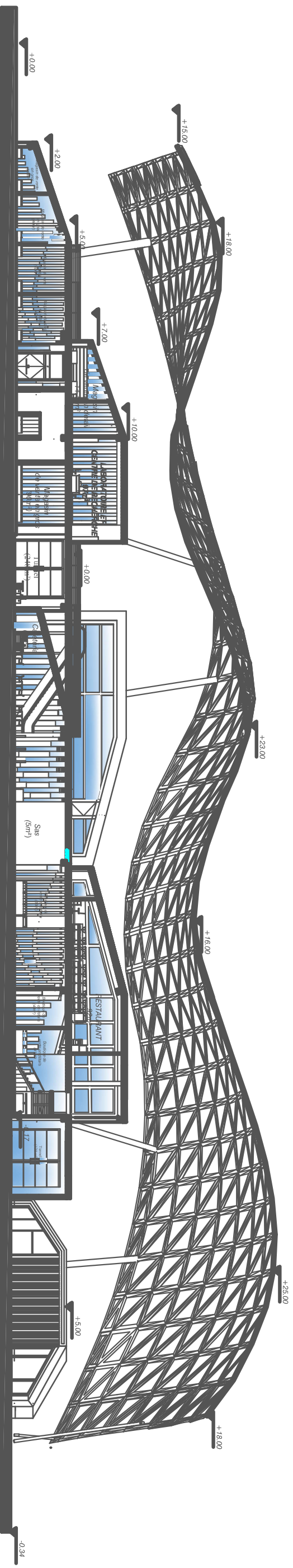
Façade de l'ouest





Façade de l'est

0 1



Coupe AA'

