

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



Master 2
ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN
MEMOIRE DE RECHERCHE

Projet urbain en zone portuaire
Renouveaulement de la zone portuaire de la ville de
cherchell.

« faire la ville avec le port »

Etudiante :Mlle.AMMAM Kaouthar

Promoteur de mémoire :

Mr.AOUISSI .K.B

Encadreur:

Mr.BENOURED .D

Co-Encadreur:

MR.SAFAR ZIROUN.D

MR.SASSANE.A

2014-2015

Dédicace :

Tout d'abord je remercie dieu tout puissant de m'avoir donné la force et le courage de réussir mon chemin et faire ce modeste travail.

J'ai l'immense plaisir de dédier ce travail à :



Ceux que j'adore le plus et qui sont les plus chers à mon cœur mes affectueux parents, que dieu les protège.

Mon père, tous les mots ne sauraient exprimer la gratitude, L'amour, le respect .merci pour tout le sacrifice que tu as fait pour mon bien être merci pour tes encouragements qui me poussaient toujours vers la réussite et pour ton amour et ton indéfectible soutien éternel merci de m'avoir supporté le long de ces années.

Ma mère Toutes les lettres ne sauraient trouver les mots qu'il faut et exprimer la reconnaissance et l'amour. Tu es ma source de tendresse et d'amour merci pour ton sacrifice pour ton assistance permanente et vos conseils qui ont fait mon bonheur et tracé mon chemin merci pour les valeurs nobles.

Vous êtes ma fierté et mon bonheur, vous avez œuvré pour ma réussite, Puisse Dieu faire en sorte que ce travail porte votre fruit des années de sacrifice.

A mon très cher frère ADEM qui été toujours présent durant toutes mes années d'étude et apporté son aide et sa fiancé AMINA qui m'a souvent soutenu.

A mon ange adoré, mon petit frère AKRAM qui s'inquiétait souvent pour moi je t'aime trop.

A mes grands-parents merci pour vos prières que dieu vous garde.

A mes tantes et oncle spécialement NAZIHA merci pour ton soutien.

A ma cousine et ma sœur HIND qui m'a accompagné le long de ce parcours exceptionnel.

A mes amies et copines :IMENE HIBA, NADIA ,RANIA,RYMA,HOUDA,TIZI,MERIEME,FATIHA,DAIA,NADIA,HADJER ,MINA,JOJO vous êtes source de joie et d'humour même dans les moment les plus critiques.

A mon ami AHMED merci pour ton exceptionnel aide,ton soutien et ta présence durant toute l'année.

A mon camarade SOFIANE merci pour ton aide que je ne l'oublierai jamais.

A mes camarades du groupe qui ont été toujours présent KARIM et WAHEB.

A tous ceux qui m'ont soutenu et vécu l'un des moments avec moi j'exprime ma gratitude.

Remerciement :

Je tiens à remercier chaleureusement Allah le grand créateur pour le courage et la volonté qu'il m'a donné.

J'exprime toute ma gratitude aux membres du jury d'avoir bien voulu accepter d'évaluer ce modeste travail.

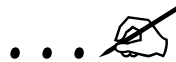
*Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à mes promoteurs Mr :AOUISSI K.B ,
Mr :BENOUARED D ainsi qu'au assistant d'atelier Mr. SAFAR ZITOUN.D et
Mr.SASSANE.A, pour m'avoir fait profiter de leurs conseils et de leurs connaissances
ainsi que pour le soutien dont ils m'ont témoigné durant tout ce travail et leurs patience
avec moi qui ont constitué un apport considérable sans lequel ce travail n'aurait pas pu
être mené au bon port .*

*J'adresse également mes vifs remerciements au porteur du Master Architecture et Projet
Urbain Mr MOHAMED ZERARKA pour son orientation et ses efforts fournis durant les
deux ans de master.*

*Je désire également à remercier le corps d'enseignement d'architecture qui m'ont appris et
contribuer dans ma formation qui ont su me transmettre leur savoir et leur sérieux en
particulier monsieur AOUISSI et Mr BOUKARTA ainsi que Mr SEDOUD ces profs qui
m'ont toujours marqué par leur générosité intellectuelle.*

*Enfin j'adresse mes plus sincères remerciements à mes parents, mes proches ma famille et
mes ami(e)s frères et sœurs de cœur, qui m'ont soutenu et encouragé merci d'avoir
contribué à cette réussite.*

A tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin par un geste une parole ou un soutien je dis



Merci

Résumé :

Le projet urbain et le renouvellement urbain sont deux thèmes trop vastes, même excessivement complexes, leurs impacts différés d'un champ d'application à un autre et d'une période à une autre.

Cependant la ville portuaire d'aujourd'hui a besoin de telles opérations qui sauvent son statut et préserve ses valeurs.

Le succès de la ville portuaire est toujours lié or conditionné par la nature de relation entre la ville et son port ainsi que la situation de l'interface qui doit être mis en valeur. Dont la rupture physique ou fonctionnelle a souvent un impact néfaste sur ces derniers.

Le réaménagement des fronts de mer s'est évolué pendant ces dernières années à travers lesquelles il a marqué des progrès remarquables dans la plus part des régions au monde.

Cette action est considérée comme étant un réflexe des villes portuaire face aux crises de dichotomie et dissociation entre ville et mer, espace urbain et port, de ce fait, on est conduit vers un renouvellement urbain qui vise à relier la ville au port et les encourager à travailler ensemble .

L'objectif de la recherche est de trouver une solution à cette désarticulation que vie la ville portuaire et l'interface entre les deux. Ainsi d'arriver à améliorer l'image des villes portuaires Algériennes surtout celles qui sont délaissées tel est le cas de Cherchell.

Cherchell, comme la plupart des villes portuaires du pays, souffre du phénomène de rupture et de désarticulation entre espace urbain et espace portuaire. Cela l'empêche à se développer et de sortir de sa stagnation. Aujourd'hui Cherchell rêve d'un futur meilleur, où la ville revient à la mer et le port participe au développement de sa ville, où les deux entités deviennent un seule système indissociable. Cela s'avère possible que via un processus de projet urbain dont le but sera tracé au profit d'une recomposition ville-port, de ramener la ville à son front d'eau et dont les dimensions d'ordre social, économique et environnemental feront l'enjeu essentiel pour assurer la durabilité du projet.

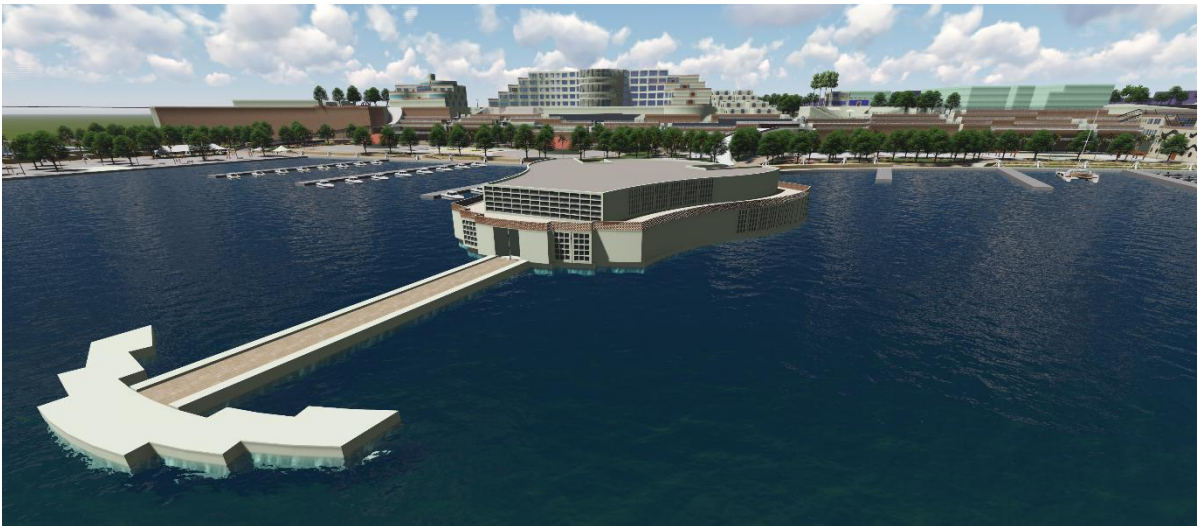
Mots clés : projet urbain, ville portuaire ; interface, désarticulation ville port ; recomposition (ville-port), Ville revient à la mer, système portuaire ; réaménagement des fronts de mer, durabilité du projet, renouvellement urbain.



Vue sur le complexe hôtelier



Vue d'ensemble



Vue sur la gare maritime



La voie vers l'aquarium



La façade urbaine du côté ouest



La façade urbaine du côté Est

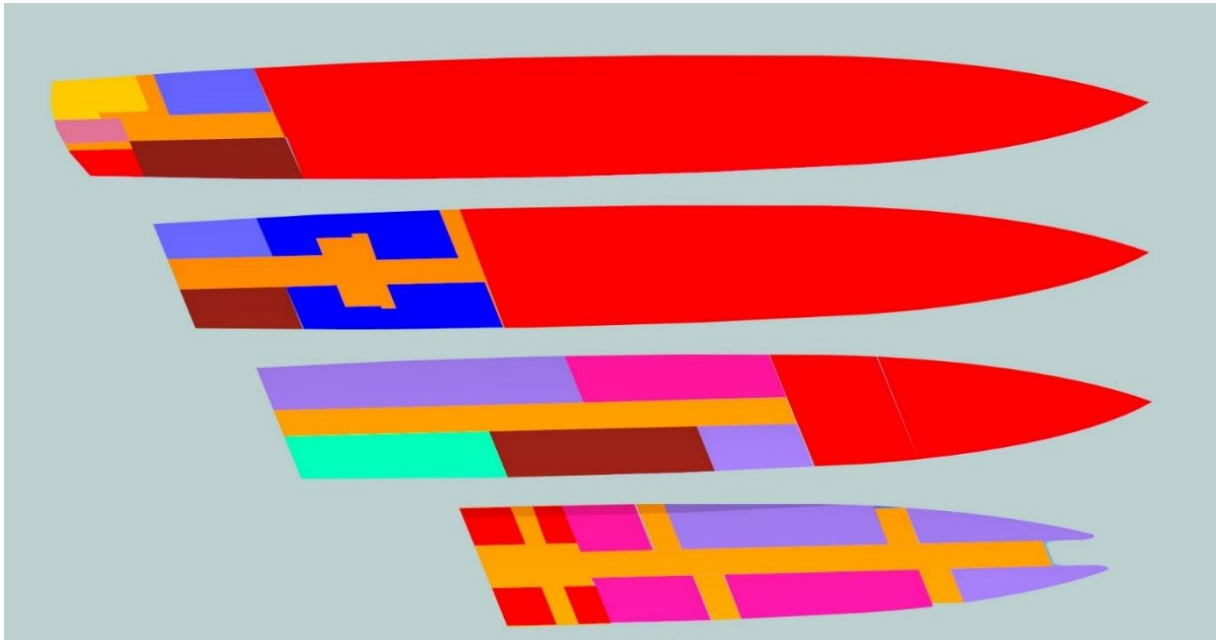
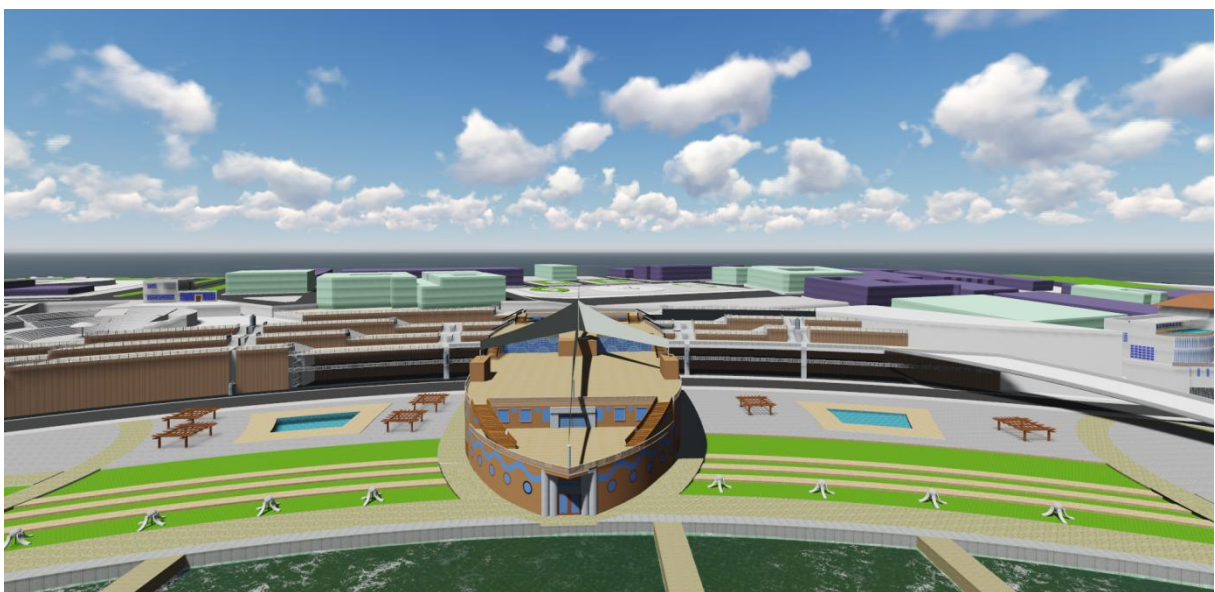
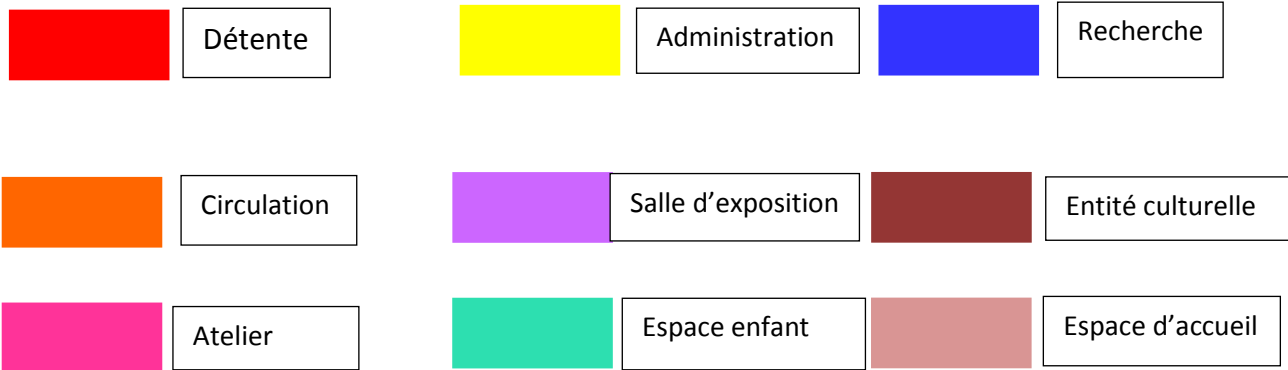


Schéma d'organisation spatiale



vue sur le projet architectural

SOMMAIRE

Dédicace	I
Remerciement	II
Résumé	III
Chapitre 1:	
1.1 Introduction à la thématique générale du master	1
1.2 Introduction à la thématique spécifique	5
2.1 Présentation du cas d'étude (la ville de Cherchell).....	7
2.2 Critères du cas d'étude	8
3. Problématique	10
3.1.Problématique de la recherche	10
3.2.Hypothèse	11
3.3. Les objectifs de la recherche	13
4. Démarche méthodologique	13
5.Présentation du contenu des chapitres	14
Chapitre 2 :	
Introduction	16
1.Le littorale	17
1.1 La loi du littoral en Algérie.....	17
1.2 Le but des lois du littoral en Algérie	18
1.3 Les principes de la loi de littorale	18
2.1. développement durable	18
2.2Les objectifs du développement durable.....	19
2.3Le développement durable en Algérie	20
2.4Les acteurs du développement local durable	21
3.1. La ville côtière	21
3.2 :Ville côtière en Algérie.....	22
4 :Centralité urbaine	22
5 :Le front de mer (waterfront)	23
6 : Ville portuaire	25
7.1 :L'interface ville-port	29
A. Une mixité fonctionnelle versus tourisme, loisirs et temps libre	30
B. Une mixité fonctionnelle versus quartiers de ville requalifiés.....	31
C. Une mixité fonctionnelle versus fonctions de tertiaire supérieur et fonctionslogistique.....	31
7.2 :Interface ville-port : croisière et tourisme urbain	32
7.3 :Les projets sur l'interface ville port	32
7.4 :Recomposition et Revalorisation urbanistique de l'interface ville-port.....	32
A. Prendre en compte les échelles multiples de la relation ville-port.....	32
B. Supprimer ou adoucir les barrières entre ville et port	33
C. Civiliser le mouvement	34

D.	Développer une mixité fonctionnelle ville-port.....	34
E.	Gérer l’interface ville-port sur le long terme	35
7.5	:La gestion durable de l’interface ville-port	35
A.	La reconnaissance des valeurs et des ressources	36
B.	Adopter des approches d’évaluation intégrée	36
C.	Utiliser des Systèmes de Support au Décisions.....	37
D.	Inclure les évaluations stratégiques dans les procès décisionnels	37
7.6	Activer des procès de participation à l’intérieur des procès décisionnels	37
A.	Promouvoir des rapports de partenaires inclusifs	38
7.7	:Les difficultés et contraintes d’intervention dans les zones d’interface portuaire ..	39
8	.Evolution historique de la relation « ville-port ».....	39
9	.Dissociation ville-port	41
10	.Assurer le lien ville-port	44
10.1	:Redynamisation et aménagement des secteurs portuaires	46
10.2	:Aménagement paysagère des ports	47
10.3	:Entre préservation et modernisation	48
11.1	.Le projet urbain démarche pour faire la ville avec le port	48
11.2	.présentation du projet urbain	48
11.3	.le développement de la notion de projet urbain	51
11.4	. Le but du projet urbain	53
11.5	.Les critères de projet urbain	54
11.6	.Les enjeux du projet urbain	54
11.7	.Les échelles du projet urbain	55
11.8	.Les outils de projet urbain	56
11.9	.le projet urbain dans les villes portuaires	56
11.10	.Le projet urbain durable	57
12.1	.Le renouvellement urbain	60
12.2	.Les enjeux du renouvellement urbain	60
13.1	.Le tourisme	61
13.2	.Définition du tourisme	61
13.3	.les formes du tourisme	62
13.4	.Le tourisme durable.....	62
13.4	.Histoire du tourisme Algérien	63
13.5	.Le tourisme maritime en Algérie	64
13.6	.Les potentialités du tourisme Algérien	64
13.7	.Les faiblesses du tourisme Algérien	65
14	.Thématique d’exemple	65

I.Saint Nazaire	65
II.Lorient :requalification de l'interface	70
III.Javel :Réaménagement du port de javel-bas	74
15.Shemat de synthese du chapitre	77
Conclusion	78

chapitre 3:

1) Introduction	83
2) Présentation du cas d'étude (la ville de Cherch	83
A. Situation géographique de la ville	83
B. genèse de la ville	84
I .aspect territoriale	84
II. Aspect historique	85
3) Donnés générale de la ville	89
1) donnés environnementale	89
2) Risques majeurs de la ville	90
3) La structure urbaine de la ville	91
4) Présentation de l'aire d'étude	92
5) Analyse urbaine de l'aire d'étude	92
6) Présentation de l'aire d'intervention	99
7) Les objectifs d'intervention	101
8) La stratégie d'intervention (stratégie d'évaluation)	101
9) Les actions à mené	105
10) Intervention effectuée	107
11) Le projet architectural	109
A. Aperçu sur les musées maritimes.....	109
B. Thématique d'exemple sur les musées maritimes.....	111
C. L'esquisse du projet.....	113
conclusion générale	117
bibliographie	
annexe	

Chapitre 1 :

Introductif

Chapitre 2 :

Etat de l'art

Chapitre 3 :

Le cas

d'étude

Annexes

Projet architectural

1.1 Introduction à la thématique générale du master :

« ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN »

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

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

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

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

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l'urbanisation et de ses formes), le master

'Architecture et Projet Urbain' soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d'urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

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

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

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la

contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente².

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³ :

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

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

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

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

Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre

continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.

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

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

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

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maitres d'oeuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture... construit la ville.

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

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

- Le Projet Urbain en centre historique

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

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

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

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

2 Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais

des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers,

Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le

projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme oeuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

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

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

1.2 Introduction à la thématique spécifique :

« Projet urbain en zone portuaire »

« Faire la ville avec le port par une démarche de projet urbain »

Le projet urbain présente plusieurs dimensions, et peut être défini comme suite:

« Le projet urbain est à la fois un processus concerté et un projet territorial : il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civils et institutionnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un développement urbain durable ».

Les grands projets urbains sont apparus comme une nouveauté qui marque les paysages urbains des principales villes dans le monde, en leurs centres, mais aussi dans des franges urbaines dégradées, sur leurs marges et, notamment, près des fronts d'eau où le rôle devient plus important.

Dans la globalisation ces interfaces prennent une importance croissante où les activités s'ordonnent autour de trois thèmes: l'industrie ; le commerce et le tourisme.

Les fronts d'eau se compte comme des lieux de potentialité naturelle car l'eau a toujours joué son rôle important et il le joue encore après avoir été essentiellement vecteur de flux marchands, et se prête le rôle de miroir et de décor urbain, voire d'axe structurant de nouvelles compositions urbaines, comme à Londres, Dunkerque et Paris.

Durant des siècles la ville et le port ont formé un système dont les activités étaient indissociables créant une trame spécifique de complémentarité ; mais depuis la moitié du XX siècles les rapports entre ville et port ont changé.

De profondes mutations ont exercé un déséquilibre économique et spatial comme ont achevé un processus de désorganisation du système ville/port .Ce qui a abouti à une variable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. La ville doit sa croissance à son port autour duquel elle se déploie en éventail.⁵

⁵ Anz-marie frerot 1990.

Les espaces urbano-portuaires font aujourd'hui bien souvent figure de pionniers d'un développement urbain préfigurant la ville de demain. Ils sont devenus pour beaucoup les sites touristiques les plus fréquentés de la ville, comme ils redonnent aux habitants des villes portuaires un nouveau motif de fierté de vivre dans un port ,mais malheureusement très souvent les installations portuaires deviennent inadaptées à l'extension d'une ville moderne, où elle perd tous contacts avec son front d'eau ce qui la dévalorise sur le plan urbanistique, social et même culturel, en laissant un vide identitaire flagrant exprimé par une crise d'identité de ces villes qui ne trouvent plus leur vraie vocation, mis à part une appellation héritée et répliquée au fil du temps « ville portuaire».

L'idée d'améliorer la relation entre la ville et le port est de nos jours largement exploitée dans le réel sur des sites portuaires majeurs. Elle se justifie principalement par la dynamique identitaire qui amène à la fois la ville et les ports à trouver un terrain d'entente afin que chacun puisse bénéficier de la présence de l'autre pour valoriser son image.

Le port en tant que espace spécifique et identitaire est un point fort de la ville dont il peut offrir une image de marque à son territoire dans une condition de bonne exploitation et de bonne gestion comme le démontre la citation suivante « *Car tous les espaces ne sont pas dotés de la même capacité à être imagés, figurés. Certains font "meilleure(s) figure(s) que d'autres, et c'est bien là un des soucis des pouvoirs politiques que de travailler à cette "imagibilité" du territoire et des lieux... ».*

La bonne image de la ville portuaire ne peut se réaliser que par l'attractivité portuaire et la dynamique urbaine, « l'attractivité portuaire se marie finalement avec une image souvent positive, renouvelée et dynamique de la ville. » Daudet et Alix, dont les villes portuaires obtiennent leur typologie par l'intersection des deux fonctions principales (urbaines et portuaires).

Faire la ville avec le port s'agit d'une réouverture de la ville sur le front d'eau polyvalent comme c'était le cas aux XVIIème et au XVIIIème siècles ,il est question de revalorisation des fronts d'eau ainsi que de revitalisation et requalification , donc une remise en valeur des villes portuaires et leurs interfaces ainsi que la réussite des liens entre la ville et le port ne peut être efficace qu'à travers une démarche urbaine durable donc on se trouve face à un renouvellement de la zone portuaire et de faire la ville avec le port par une démarche de projet urbain où l'idée est d'associer dans une même réflexion les acteurs du développement urbain et les acteurs du développement portuaire, dont l'enjeu est de réunir

deux mondes qui s'ignoraient alors largement et les amener à dialoguer autour de l'avenir des "interfaces ville-port".

Alors que le dialogue entre ville et port peut prendre différentes formes sachant que son objectif central reste celui de révéler la fonction première du port tout en mettant en scène sa dimension urbaine.

2.1 Présentation du cas d'étude (la ville de Cherchell):

Tout territoire est une ressource produisant à la fois de la valeur d'usage et de la valeur économique mais si on parle d'un territoire maritime ou portuaire il est absolument nécessaire d'avoir une vision d'anticipation sur le long terme, c'est par rapport à ces conditions que notre choix est porté sur la ville de CHERCHELL et son interface portuaire.

Cherchell est une ville côtière de la mer Méditerranée avec une bande côtière de 26Km, située dans la région Nord du centre Algérien à environ **90 km** à l'ouest d'Alger, à **20 km** à l'ouest de Tipaza.

Cherchell est le point de contact entre la montagne (mont de Chenoua) et la mer méditerranée et l'espace de convergence des réseaux hydriques (Oued El Balah et oued Khouass) ce qui lui offre la particularité d'un site exceptionnelle avec une richesse naturelle et valeurs historique et culturelle.



Figure 1.1:carte de situation de la ville de CHERCHELL

Source : vue aérienne (Google earth)

L'Algérie englobe plusieurs sites phéniciens parmi lesquelles on retrouve IOL actuelle Cherchell celle qui est l'un des comptoirs phéniciens qui s'installèrent sur toute la côte

septentrionale de l'Afrique car elle été un site littoral attractif des navigateurs phéniciens .Ce qui fait de Cherchell une ville maritime qui est née de la mer caractérisée par sa liaison avec la mer et la position avancée de l'ilot ainsi que l'existence d'un port naturel qui favorise les échanges et la richesse hydrique du site tandis qu'elle n'a pas connu un effet d'urbanisation significatif .



Carte qui représente L'expansion phénicienne en Méditerranée

Source : site web : http://www.pheniciens.com/cartes/expansion_carte.php

Cherchell constitue un vaste musée d'histoire témoignant des potentialités créatrices de la région, et présente pareillement une situation stratégique qui la qualifie à avoir un impact positif aussi bien sur le plan touristique qu'économique, les potentialités physiques et naturelles qu'il faudrait préserver et cultiver ; chose qui nous a encouragé à choisir la ville de *Cherchell* comme cas d'intervention et de recherche.

2.2 critères du cas d'étude :

- L'appropriation de site et la situation littorale sont des faits permanents dans l'histoire du bassin méditerranéen.
- Cherchell est la ville d'histoire et du tourisme.
- Présence de multiples potentialités naturelles.
- Un port de grande valeur historique et économique.
- Une bonne accessibilité maritime et terrestre.
- Une richesse patrimoniale du site qui témoigne de la civilisation romaine et ottomane le permet d'être touristique en premier degré.

La singularité de la ville contemporaine de Cherchell n'est mieux saisie qu'en période où le découplage et la perte de lien entre la ville et le port deviennent une règle.

Cherchell après avoir oublié son port dans toute la période précédente ;aujourd'hui , a besoin de retisser des liens, à retrouver une fonction urbaine à ces emprises longtemps

marginalisées qui apparaissent comme des atouts d'importance dans le redéveloppement de la ville , « retourner la ville vers son port »,et cela par la reprise des activités et des pratiques liées à l'eau et au port en favorisant aussi le tourisme .

Le port de Cherchell est un lieu identitaire, et constitue un élément de mémoire de la ville, c'est un bien transmis donc il est temps de le rendre plus utilisable et lui redonner sa valeur en lui produisant un nouveau destin dans le but d'améliorer l'image de toute la ville ,sachant que ce dernier n'est pas seulement vecteur d'emploi (de pêche) et d'activité économique ,il doit être aussi un lieu où se prolonge la vie urbaine.

Il faut que le port fascine et magnifie la ville. Il s'agit de dépasser les blocages institutionnels, "d'ouvrir les barrières", et de créer un équilibre savant, voire une "osmose" entre port et ville.

La dissociation entre port et ville a provoqué une désorganisation au niveau de l'interface ville-port chose qui nécessite un renouvellement et recombinaison urbaine dans le but d'accueillir de nouvelles fonctions plus adaptées au condition actuelle de la ville et afin de mieux expliquer cette situation on a plusieurs exemples de cas similaires qu'on va les détailler dans les chapitres suivants .

La situation complexe de notre cas d'étude nous appelle à trouver de meilleures solutions avec des conditions plus favorables donc un choix d'une démarche de projet urbain qui associe le projet qui renvoie à la construction d'une image que l'on souhaite atteindre avec l'urbain sachant que avec cette dernière on peut adopter la diversité et la complexité urbaine.

« Il ne peut donc être ni univoque ni fini...Il est une œuvre ouverte. ».

Vue sa valeur historique et position stratégique aussi que sa richesse paysagère la ville de Cherchell se trouve face à plusieurs contraintes auxquelles elle doit trouver solution pour qu'elle soit mise en valeur et assurer son bon développement.

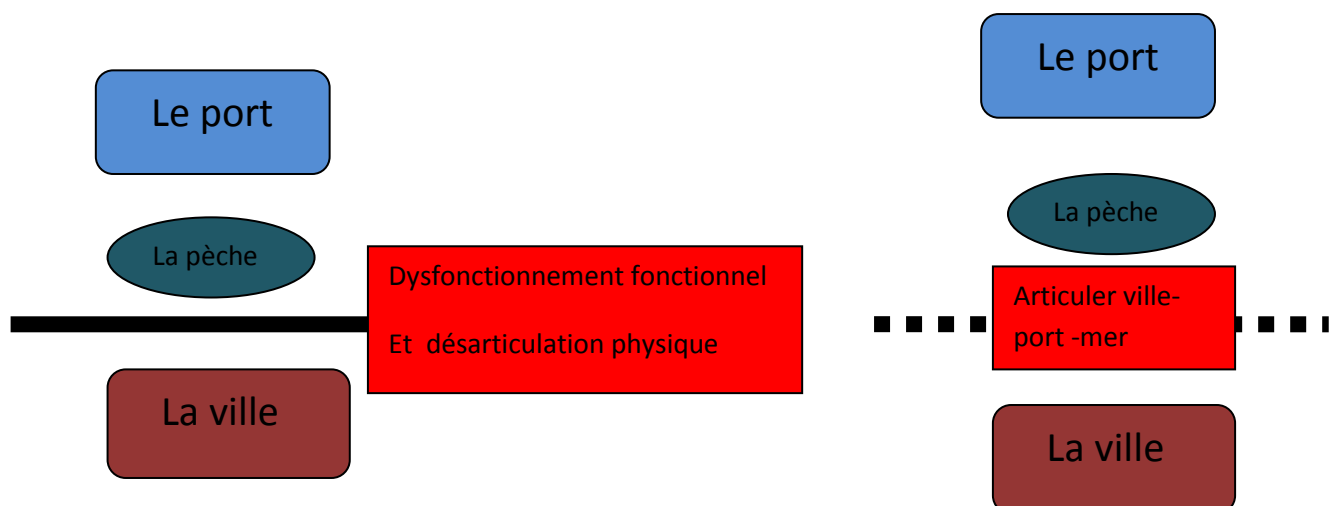


Figure1.3: Schéma explicatif de la problématique de l'interface (ville/port) de la ville de Cherchell.

Source : schéma réalisé par l'auteur.

3. Problématique :

La ville portuaire avec ses caractères et ses spécificités ainsi que son évolution à travers l'histoire et les mutations qu'elle a subies nous motivent à développer ce thème de recherche en essayant de décortiquer la notion (ville/port) et de chercher après l'émergence de ces villes.

Toutes ces originalités nous mènent à faire une comparaison entre les petites villes littorales, portuaires (internationales) et algériennes : *«Puisque c'est au niveau mondial que l'on se réfère pour comprendre les mutations auxquelles font face les villes-ports »*⁶ d'où on s'interroge, Est ce que les fronts d'eau algériens peuvent former la force de leurs villes ?

Pourquoi Cherchell souffre d'un dysfonctionnement ville _ port ? Et pourquoi elle ne s'évolue plus ?

3.1 Problématique de la recherche :

La plus part des villes portuaires Algériennes souffrent d'une désarticulation physique ou fonctionnelle entre la mer et la ville (entre mer et terre) ce qui influence sur son cadre urbain et économique. Cette désarticulation est due à cause de la compétition territoriale entre besoin urbain et maritime.

On se trouve face à une interface (ville mer) mal exploitée et désarticulée où la ville tourne le dos à la mer la chose qui nous appelle à appliquer un renouvellement urbain en zone littorale (portuaire)en faisant la ville avec la mer par une démarche de projet urbain (projet urbain en zone littorale) afin d'accomplir le lien entre ville et mer et revaloriser cette interface ville/ mer .

Cherchell et son port ne font pas l'exception, son cas ressemble à celui des autres villes côtières donc pour mieux profiter de ses potentialités on essaie de faire la ville avec la mer mais pour un résultat plus satisfaisant et vu que Cherchell est une ville portuaire où son port se présente comme identité de la ville et élément de permanence qui datent de la période punique où on le considère comme étant un port qui a fait naître la ville il est plus favorable et plus souhaitable de se concentrer dans le cadre de notre recherche sur le lien entre ville et port et le problème de l'interface ville /port .

⁶ César Ducruet (2004. p. 73)

Afin de mieux réussir notre recherche on doit travailler sur les problématiques suivantes :

La ville de Cherchell malgré son histoire et ses potentialités naturelles et historiques ainsi que son front d'eau qui se présente comme un point fort se trouve aujourd'hui face à une situation de disfonctionnement et de désarticulation entre son espace portuaire et urbain où la ville a perdu tous les liens avec son port. Cette anomalie de dissociation nous encourage à s'interroger sur les solutions possibles pour assurer cette liaison.

1- Comment renforcer et mettre en valeur le lien ville-port-mer pour le cas de Cherchell ?

Cherchell en tant que ville maritime et portuaire doit être une grande force économique régionale et même nationale en profitant de ses éventualités, mais malheureusement cette dernière se trouve en situation de stagnation économique qui est due à la mal exploitation et la mal gestion donc afin de pouvoir sortir de cette stagnation, la ville a besoin d'un développement économique fleurissant à l'aide d'une redynamisation et revitalisation du secteur. Chose qui nous mène à poser la problématique suivante :

2-Comment promouvoir la ville de Cherchell en renforçant le lien ville-port ?

3.2 Hypothèse :

Après avoir introduire notre thématique de recherche et spécifier notre problématique et en basant sur les constats cités auparavant on arrive maintenant à faire sortir nos hypothèses.

Dans un travail de recherche qualitatif une hypothèse couvre les rapports entre les différents problèmes et anomalies dont l'un peut causer l'autre.

Cependant on suppose les conséquences ainsi que les effets des différents rapports et comportements sur la ville et son port.

Il est temps que le port et la ville reprennent leurs liens, c'est cette articulation ville port qui permet à Cherchell de transformer ses contraintes en atouts et potentialités, tandis que ce n'est que le projet urbain qui peut assurer la cohérence de ces deux entités.

Le projet urbain seul qui est capable de rendre à la ville son cachet et lui offrir un nouveau souffle et une nouvelle force, c'est à travers lequel Cherchell peut investir d'une façade maritime comme on peut appliquer une stratégie d'articulation ville –port et de faire revenir la ville à son port afin d'assurer le développement de la ville .

- Le manque d'articulation entre les fonctions urbaines et l'activité portuaire cause le disfonctionnement de l'interface ville port dans la ville de Cherchell ce qui nécessite des éléments articulatoires.
- Afin de renforcer et mettre en valeur le lien ville-mer (port) à Cherchell on intègre de nouvelles activités portuaires telles que la plaisance et le transport maritime

ainsi que la création d'une harmonie entre les fonctions urbaines et les activités portuaires cela peut aider la ville à mieux s'évoluer et lui donner une nouvelle image.

- Promouvoir la ville en revoyant le port comme un projet de redynamisation capable de générer de nouveaux espaces urbains en valorisant la culture de la ville et son caractère touristique pour aider le développement économique, comme on doit améliorer le dialogue entre ville et port.

Ci-dessous un schéma explicatif des suppositions et solutions possibles en fonction des atouts et des opportunités de la ville .

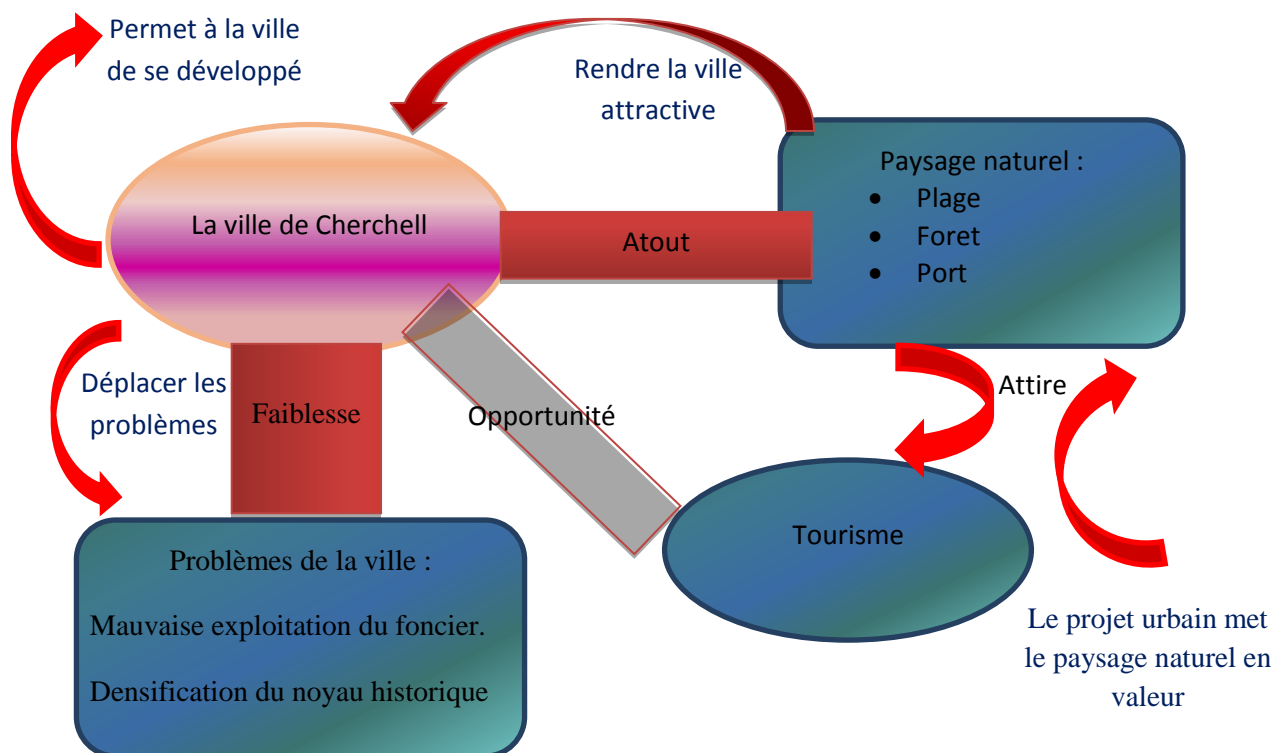


Figure 1.4:schéma explicatif des hypothèses

Source: idée trouver dans un travail de recherche de magistère(urbanisme et développement durable) EPAU.MR AOUISSI .

3.3 Les objectifs de la recherche :

Ce qu'on souhaite de cette recherche se résume dans les objectifs suivants :

- Notre but de recherche et du projet ne s'agit plus seulement d'aménager des espaces à l'échelle du quartier ou de la ville mais aussi de développer un territoire régional et national avec un développement d'échange économique et touristique (culturel) .donc la thématique de faire la ville avec port par une démarche de projet urbain sert à créer des liens entre le mode de vivre et de production, c'est à dire entre ville et port.

- Comprendre les différents facteurs et causes de la rupture ville mer et ville port, en montrant que la plus part des villes souffrent de cette rupture ce qui leurs empêche à se développer d'une manière plus convenable.
- Réaliser le savoir faire de renouvellement d'une zone portuaire en faisant la ville avec le port et en assurant la compatibilité et la complémentarité ; respectant les spécificités de chacun (la mer et la ville). Faire sortir les recommandations qui relient le port à la ville et aide à faire la ville avec le port par une démarche de projet urbain.
- Comprendre la ville portuaire, son mécanisme de développement, ainsi que la relation entre l'espace maritime et l'espace terrestre.
- Arriver à définir l'interface (ville /port), trouver ses anomalies et lui rendre son identité.

4. Démarche méthodologique :

Les spécialiste et les hommes du domaine parlent de l'importance des villes portuaires et des mutations qu'elles ont connu :

« Mers, ports, fleuves sont au cœur des mutations qui bouleversent les rapports entre l'espace et les sociétés. La mondialisation de la production et des échanges, les exigences environnementales, les nouveaux modes de vie, placent les sociétés littorales, les acteurs maritimes et portuaires au centre des recompositions en cours. Une culture maritime renouvelée émerge sur les côtes et dans les cités portuaires du monde entier ». Claude CHALINE 1994

La ville portuaire se présente comme une entité spécifique des tissus urbains, elle se caractérise par la complexité et la diversité de ses composantes, afin de la comprendre et mieux la maîtriser il faut introduire différentes approches et plusieurs acteurs (discipline) dans notre recherche .

L'étude d'une ville portuaire implique une étude pluridisciplinaires qui se compose de trois entités urbaines différentes et complémentaires ; la ville: comme espace de vie et le port comme espace technique, l'interface ville -port toute continuité physique entre les deux ,dont le port et la ville doivent se rassembler avec de meilleurs conditions.

La bonde littorale algérienne avec une longueur de 1200km vit aujourd'hui un véritable calvaire dû à la dissociation ville port et la perte des liens entre le portuaire et l'urbain .

Cherchell en tant que ville littorale portuaire née de son port qu'elle lui tourne le dos en continuant de se développer comme un espace urbain indépendant de l'espace maritime.

Une démarche méthodologique précise est recommandée dans l'élaboration de notre modeste travail de recherche afin d'arriver aux résultats souhaités et répondre aux besoins essentiels.

Notre démarche méthodologique se présente en deux parties la première théorique et l'autre pratique.

- ❖ La partie théorique engendre la méthode conceptuelle à travers laquelle on va décortiquer tous les concepts et notions de base relatifs à notre thématique de recherche comme on aborde une analyse thématique critique qui permet de mieux assimiler les choses et de faire sortir les points forts des sites maritimes et portuaires et l'impact de projet urbain sur les cas pareils ainsi qu'une recherche bibliographique des différents documents (article ,ouvrage mémoire et thèse..etc) cela dans le cadre du deuxième chapitre surnommé (état de l'art).
- ❖ La seconde partie ,pratique :cette dernière sera réservée aux étapes de projet en commençant par le choix du site et du projet jusqu'à la conception en passant par les différentes phases comme celles de l'enquête et visite sur site ainsi la récolte des documents nécessaires aussi bien que l'analyse générale du site (la ville et l'aire d'étude).C'est par le biais de cette phase qu'on essaie de faire une application directe des connaissances acquissent préalablement, elle englobe une démarche analytique celle qui précède l'intervention où on fera une analyse perceptuelle et autre typo morphologique sur l'aire d'étude choisit en passant en dernier lieu à l'intervention et les étapes de réalisation de notre projet dont on souhaite qu'il soit fonctionnel et attractif et donne des solutions efficaces dans le but qu'il soit architectural et urbain avec excellence .

5. Présentation du contenu des chapitres :

❖ Chapitre 1 : introductif

Ce chapitre nous permet d'avoir une idée initiale sur la thématique pour laquelle on a opté à travers les différents titres qu'on a abordé comme l'introduction de la thématique générale ensuite l'introduction de la thématique spécifique de recherche après la présentation du cas d'étude en passant à la problématique et les hypothèse proposées et en finissant par fixer la démarche méthodologique adoptée .

❖ Chapitre 2 : l'état de l'art :

C'est un chapitre des connaissances et d'apprentissage à l'aide d'une recherche et lecture bibliographique afin de nous familiariser avec les concepts par un aperçu théorique.

Les notions qu'on a évoquées sont les suivantes :

Le littoral et ses lois en Algérie ainsi que le développement durable et ses lois en Algérie.

On va aborder la ville et sa relation avec son front d'eau en intégrant aussi la notion de la ville portuaire et la centralité urbaine.

Le phénomène de dissociation ville port et l'évolution historique de la relation ville port également les méthodes d'assurer la liaison entre ces deux entités ainsi que la définition de l'interface ville port, ses caractéristiques et les opérations qu'on peut appliquer sur cette interface.

On parlera aussi des possibilités de redynamisation et d'aménagement des secteurs portuaires et du tourisme comme étant un élément indispensable dans la réussite des villes côtières et portuaires.

On rajoute aussi la démarche de projet urbain ,son développement et son impact sur les zones portuaires ainsi que ses critères, on va définir aussi le projet urbain durable et ses étapes d'intervention en secteur portuaire et à la fin on mentionne les difficultés d'un projet urbain en zone portuaire.

Pour clôturer le chapitre on présentera une conclusion de tous ce qu'on a abordé.

❖ **Chapitre 3 : le cas d'étude**

On commence par une analyse du cas d'étude, en faisant ressortir clairement l'application de la méthode citée en introduction.

Le chapitre se compose de deux parties écrite et pratique.

Etudier les particularités du site d'intervention.

Appliquer une stratégie d'évaluation qui nous mène à l'élaboration du projet urbain.

Une conclusion générale qui aboutit à deux aspects de la recherche qui sont la base de deux modes de produire la connaissance.

Introduction :

Ce chapitre constitue la partie théorique de notre mémoire dont l'objectif est de présenter des interprétations claires et précises sur le système ville port et de définir les différents éléments qui le compose ainsi que mettre en évidence la démarche de projet urbain la démarche de projet urbain.

Faire la ville avec le port par une démarche de projet urbain est un thème qui s'est développé à travers l'histoire sous différentes formes selon l'époque et les conditions ainsi l'échelle des villes et des agglomérations.

Dans nos jours lier la ville à son port est un outil qui aide le développement des villes portuaires qui se démontre comme une interface entre deux natures géographiques distinctes « *Un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres* »², et faire ressortir les ports de leurs isolations sans toucher au patrimoine ou paysage naturel, tout en essayant de profiter de ces potentialités et de ces villes.

Aujourd'hui, avec la volonté de procurer une nouvelle image au port, où le port est plus accessible, mieux intégré et dont la présence devient un atout pour le développement des villes portuaires; il s'agit alors de sortir de la vision traditionnelle et restreinte de la ville portuaire, où le port n'est qu'un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres pour adopter une vision de pôle, où l'espace portuaire devient un point clé de l'organisation de l'espace de la ville et un outil incomparable en matière d'aménagement du territoire.

² (BROCARD. M. 1994. In. *Ces ports qui créèrent des villes.* p.22)

1.1 Le littoral :

Le littoral est le lieu de rencontre entre la terre et la mer, il séduit d'emblée par la beauté de ses sites, la mer lui confère notoriété, attractivité, et un rôle stratégique dans les perspectives de développement grâce à ses particularités paysagères, socio-économiques et ses caractéristiques physiques et climatiques remarquables.

En effet ,le littoral abrite un grand nombre d'écosystèmes parmi les plus complexes, les plus divers et les plus productifs .Si le littoral concentre de nombreuses ressources et opportunités, il est aussi exposé aux dégradations ,dues au développement des activités économiques, sur le plan naturel, mais aussi sur le plan architectural et urbanistique.

Pour que le littoral conserve sa productivité et ses fonctions naturelles, il faut améliorer la planification et la gestion de son développement.

*« Les villes littorales sont constituées d'un rivage, d'un avant pays marin exploité, d'un arrière-pays continental dont les paysages, les aménagements et les activités sont fortement liés à la mer ».*³

Comme tout lieu d'intense activité humaine, elles représentent une zone de grand enjeu économique. Aujourd'hui, les villes côtières et les secteurs littoraux urbanisés sont les lieux de vie et d'échanges économiques avec la mer les plus représentatifs.

Depuis l'antiquité, la présence de routes de navigations, le souci de contrôler les passages maritimes pour les échanges avec les autres pays, la conquête des terres par la construction de forteresses, et enfin le besoin de distraction et de loisir, la curiosité environnementale et l'exploration des sociétés voisines ont donné naissance à la ville littorale.

Cependant la ville littorale est née des activités portuaires, station balnéaire ainsi que les axes routiers.

1.1 La loi du littoral en Algérie:

² Article du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. DGaLN littorale 3

Le littoral est une entité géographique nécessitant un aménagement spécifique, qui ne peut se concevoir sans une réelle prise en compte des impératifs écologiques indispensables au maintien des écosystèmes et des potentialités économiques.

À cet égard, l'aménagement du littoral doit s'opérer dans un cadre juridique clair et précis, tenant compte de la hiérarchie des normes et des documents.

La présente loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral.

1.2 Le but des lois du littoral en Algérie :

- Préserver le patrimoine culturel et naturel de la zone littorale .
- Encourager l'implantation des activités économiques dans les différentes zones littorales.
- Encourager la recherche et les découvertes en ce qui concerne les ressources Littorales.
- Mettre en place des lois qui interdisent l'empiétement sur des zones naturelles ou patrimoniales.⁴

1.3 Les principes de la loi du littoral :

Les principes de la loi du littoral se récapitulent dans les points suivants:

- Tout territoire est une ressource produisant à la fois de la valeur d'usage et de la valeur économique. le littoral est une ressource limitée, ce qui nécessite d'avoir en permanence une vision d'anticipation sur le long terme. il est également un puissant vecteur de valeurs en termes d'usages et de modes de vie.
- De ce fait, la capacité d'accueil détermine ce que le territoire peut recevoir comme activités et usages sans qu'il soit porté atteinte à son identité physique, économique, socioculturelle et aux équilibres écologiques.
- Elle est identiquement indispensable à définir lorsque la population saisonnière augmente considérablement, mettant en péril l'équilibre des espaces naturels et des plages en Particulier.
- Prévoir et encadrer le développement des installations de loisirs.⁵

⁴ Art 3.4.5.6 du chapitre 1 Journal officiel de la République Algérienne Loi n° 02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral

⁵ Art 9.10.11.12.13.14.15.16.17.18 chapitre 2 Journal officiel de la République Algérienne Loi n° 02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral

2.1 Le développement durable :

En 1992, le Sommet de la Terre à Rio, tenu sous l'égide des Nations unies, officialise la notion de développement durable et celle des trois piliers(économie/écologie/social) : un développement économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable.

Le développement durable est « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs », citation de Mme Gro Harlem Brundtland, Premier Ministre norvégien (1987).

Le développement durable c'est d'avoir la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir⁶.

Un développement durable s'agit toujours d'accentuer la notion de priorité en faveur de l'humain, ce qui implique la satisfaction des besoins et renvoie à la poursuite de la croissance.

Il n'est pas question de préserver l'environnement uniquement pour son intégrité, ni de le conserver dans une perspective éco-efficace, mais bien dans une perspective de satisfaction des besoins⁷.

2.2 Les objectifs du développement durable :

- ❖ La reprise de la croissance.
- ❖ La modification de la qualité de croissance.
- ❖ La satisfaction des besoins essentiels en ce qui concerne l'emploi ,L'alimentation, l'énergie, l'eau et la salubrité.
- ❖ La maîtrise de la croissance démographique.
- ❖ La préservation et la mise en valeur de la base de ressources .
- ❖ La réorientation des techniques et gestion des risques.
- ❖ L'intégration des considérations relatives à l'économie et à l'environnement dans la prise de décision.

La réussite de développement durable est toujours liée à la gouvernance « *La bonne gouvernance et le développement durable sont indivisible de l'Amérique latine à l'Asie, en passant par l'Afrique, toutes nos expériences le montrent. Sans bonne gouvernance, sans*

⁶ (CMED, 1987, P51)

⁷ (Belem, 2007)18 . 18 Belem, G. 2007. " Responsabilité sociale des entreprises et développement durable : quel potentiel pour la norme ISO 26000 ? " Oeconomia Humana, Vol5,No 1, Janvier 2007, pp. 3-6

Etat de droit, sans administrations prévisibles sans pouvoir légitime et sans une réglementation adaptée, les financements et les dons les plus abondants ne sauraient assurer la prospérité » KOFI ANNAN : secrétaire général des nations unies.

Le concept de "développement durable" a la particularité d'avoir la capacité incontournable à *lier de nombreuses* questions centrales qu'on trouve au sein de nos sociétés dont les plus fréquentes sont les suivantes : la question des *finalités de la croissance* – et d'un compromis possible entre les intérêts divergents de l'économique, du social et de l'écologique ; celle du "*temps*" et de la concurrence entre court terme et long terme, générations présentes et futures ; celle, enfin, des "*identités spatiales*".

Basculer de la "non durabilité" à la durabilité s'interprète par une requalification du territoire où la dimension matérielle du territoire est évidemment la plus concernée ainsi que les espaces naturels, le cadre de vie, la structure urbaine, sont aussi à même d'évoluer favorablement sous l'impulsion de politiques plus durables.

Le développement durable appelle à ce que les générations futures, soient intégrées dans la conception du développement des générations présentes, en vue de léguer aux générations futures un espace sain avec des ressources suffisantes pour assurer, à leur tour, leurs besoins. Les autorités qui intéressent à ce concept sont conviées à traduire ses principes qui par leur rôle reconnaissent les besoins, les limites et la solidarité intergénérationnelle, par la prévision avancée des projets, et la spatialisation, à différentes échelles (ADEME, 2003) des dispositifs visant à compenser ou réduire les effets environnementaux et sociaux. C'est à ce processus « d'appropriation de développement durable » en urbanisme et en aménagement du territoire qu'on doit traiter.

2.3 Le développement durable en Algérie :

Un passage de la théorie à la pratique qui n'a jamais été facile à effectuer exprime le cas de l'Algérie qu'on la trouve intéressée par les principes du développement durable, ce dont témoignent la signature du protocole de Kyoto et l'engagement de certains acteurs, peu ou prou éminents, sur la question de l'appropriation de développement durable.⁸

Des mesures d'ordre organisationnel ont été prises et se sont concrétisées par la mise en place de schémas d'aménagement: Schéma National d'Aménagement du Littoral (SNAL),

⁸ Soufiane Boukarta, « Un développement urbain durable politisé ou une politique de développement urbain durable ? », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Débats, Mondialisation et pays du sud, mis en ligne le 20 décembre 2011, consulté le 30 août 2015. URL : <http://cybergeo.revues.org/24879> ; DOI : 10.4000/cybergeo.24879

Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT) et de plans d'aménagement Plan d'Aménagement de Wilaya (PAW), Plan d'Occupation des Sol (POS), Plan de Développement, d'Aménagement et d'urbanisme (PDAU) qui sont des instruments institués par la loi relative à l'aménagement du Territoire et qui constituent l'outil de planification et de gestion de l'espace.

2.4 Les acteurs du développement local durable :

Dans une perspective de développement local, la gouvernance locale renvoie à l'ensemble des interactions entre les acteurs d'une communauté susceptible de porter un projet global commun et des projets spécifiques de développement de leur collectivité on regroupe trois catégories d'acteurs¹. le secteur public national et local, le secteur privé 3.la société civile.

3.1 La ville côtière :

La ville côtière souvent riche en matière « d'objet symbole» qui manifeste son histoire et raconte son passé en reflétant le présent ce qui le désigne comme lieu de mémoire.

Ces villes sont surtout des carrefours de civilisations car la mer peut être une rupture mais surtout un lien entre les pays éloignés '*C'est par la mer qu'il convient de commencer toute Géographie*' MICHELET. Dont la nécessité d'avoir des positions face à la mer "tout est venue de la mer"⁹ a toujours été une réalité de l'histoire ,où la relation entre ville et mer est l'élément d'une culture donnée .

Cette position maritime a toujours été à l'origine de la réussite économique des cités portuaires (DUCRUET C. 2004).

Vu son emplacement stratégique et ses nombreuses potentialités cette dernière connaît un succès mondial que l'histoire le témoigne, ci-dessous un schéma qui exprime ce fameux succès.

⁹ A.Adam 1968.

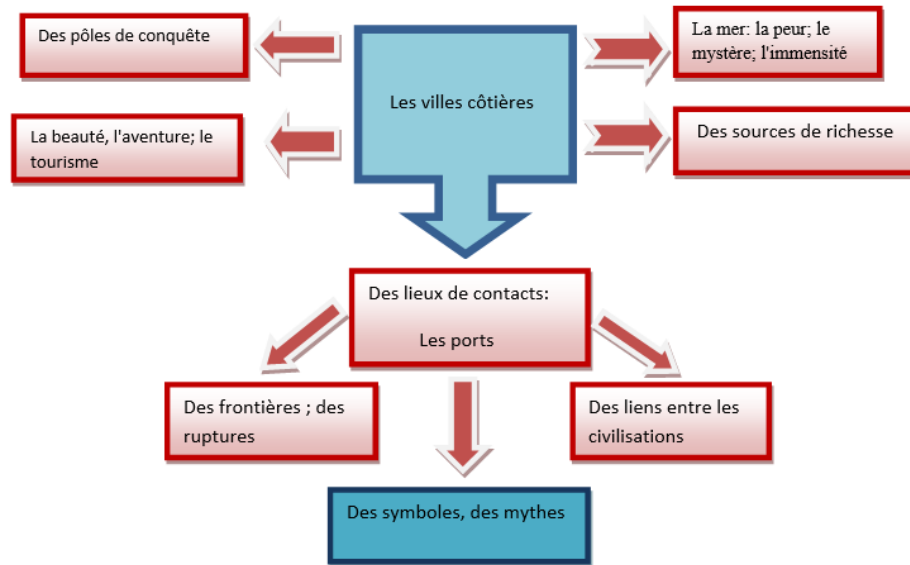


Figure 2.1 : pourquoi le succès des villes côtières ?
Sources : Jean pierre paulet les villes et la mer "p:049".

3.2 Ville côtière en Algérie :

L'Algérie se classe en 9^e rang dans la liste des villes linéaires côtières de la méditerranée avec une bande littorale qui dépasse les 1200 Km .

La ville côtière a des caractéristiques et potentialités qui la rendent assez spécifique et lui permet de mieux se développer mais malheureusement cette dernière ne se trouve pas à sa place en Algérie là où elle souffre de plusieurs problèmes dus à la mal exploitation ainsi qu'au délaisement de l'espace urbano-maritime .Ce phénomène qu'a connu la plus part des villes côtières en Algérie se traduit par le manque de façades maritimes qui se définit comme un groupe d'infrastructures portuaires alignées le long d'un littoral, desservant un territoire terrestre économiquement très développé, permettant à ce dernier d'échanger avec les autres territoires ainsi qu'elle est une région littorale équipée avec plusieurs grands ports.

4. Centralité urbaine :

Le cas d'étude et la problématique choisie nous conduisent à parler de centralité urbaine pour mieux comprendre la logique de la ville et son fonctionnement ainsi pour bien expliquer la complexité et la composition de la ville portuaire car il ne s'agit pas seulement de ville et du port mais bien au contraire de notion plus vaste et plus profonde c'est tout un système .

La centralité urbaine peut avoir plusieurs définitions qui se varient d'un spécialiste à un autre dont on va citer par la suite les plus marquantes :

Parlant de ; théorie de lieux centraux, la centralité est définie par W.Christaler comme étant "la propriété conférée à une ville d'offrir des liens et des services à une population

extérieure". Par la suite le concept de centralité s'est polarisé et en 1972, Manuel Castells dira que "la centralité est la combinaison à un moment donné économique ,de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales ,des représentations collectives qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville " ¹⁰

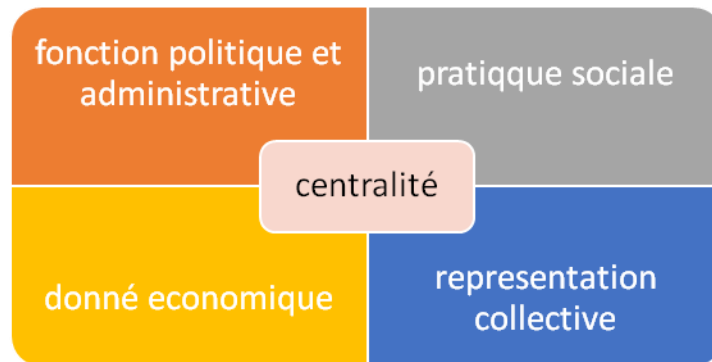


Figure 2.2 : schéma représentant la centralité urbaine

Source : élaborer par l'auteur (AMMAM. K)

La centralité est un concept qui qualifie l'action d'un élément central sur sa périphérie, Françoise Choay ajoutera qu'elle dépend du pouvoir d'attraction du centre et de sa diffusion ,et repose à la fois sur son efficacité et son accessibilité .Elle dira à ce sujet que "l'accessibilité est une condition majeure de la centralité ".quant au centre il peut être selon elle "...un centre urbain ou un équipement polarisant plus spécialisé (centre commerciale ; culturel; financier;administratif....)". ¹¹

Actuellement la centralité est toujours liée à l'aménagement urbain « La centralité est devenue une notion dormante .il est vrai que cette notion, abstraite dans son essence, a un pouvoir mobilisateur moins que les quartiers anciens dont l'aménagement est devenu un des objectifs contemporains majeurs » ¹²

5 . Le front de mer (waterfront) :

Les fronts d'eau constituent l'élément fort de leurs villes dont ils peuvent être source de développement et d'attractivité, ces lieux constituent à la fois une vitrine de la ville et un élément privilégié du paysage urbain.

¹⁰ les cahiers de la compétitivité :spécial construction durables/cahier du "monde »daté du 30avril2009.

¹¹ Quotidien le monde 8 et 9 mars 2009.

¹² J.P Levy.centre ville en mutation

Leur valorisation représente des enjeux multiples pour la ville et le développement local, social, économique et urbain.

Parmi les potentiels les plus intéressants dans une ville, la présence d'eau car elle induit des espaces hautement valorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec des effets de plus-values évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau, à cet égard, l'eau représente un facteur potentiel d'embellissement et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain et pouvant bénéficier d'un traitement paysager de qualité.

Il est quasiment important de noter que l'intégration de l'eau en tant qu'élément attractif de composition urbaine est souvent le principal moteur des opérations de recomposition ainsi que l'élément central est l'organisateur des nouveaux schémas d'aménagement.

La création d'espaces réservés aux activités de loisirs (promenades, parcs, équipements de sports nautiques) contribue à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, en même temps qu'ils représentent un support affectif privilégié de la vie locale.

Si certaines villes ont toujours soigné leurs quais comme Paris, ou les ont réhabilités pour satisfaire une demande touristique comme Strasbourg, il s'agit là d'opérations ponctuelles, où il n'est pas encore question de réconciliation entre la ville et son front d'eau.

Tandis qu'il est temps d'aborder la réconciliation entre la ville et son front d'eau c'est plutôt l'idée que l'eau a non seulement une fonction d'assainissement et d'alimentation, mais également celle d'agrémenter le milieu urbain et de jouer une fonction sociale, voire de servir de support à une politique d'embellissement.

Cependant une Valorisation et revitalisation des fronts d'eau sont préconisées, cette dernière qui ne peut être accomplie qu'à travers :

- La programmation de nouveaux usages de type touristique, commercial et artisanal.
- La réaffectation et la réhabilitation d'un patrimoine immobilier industriel attaché à la présence d'eau qui permettent de développer les activités économiques de la ville.
- La réhabilitation des quartiers maritimes et l'intégration de morceaux de ville dévalorisés.
- La réanimation du centre-ville où l'utilisation de la voie d'eau comme axe de transport collectif peuvent participer à la restructuration globale de la ville.

Enfin, la qualité de « l'image de marque » qui peut découler d'une telle mise en valeur représente un enjeu régional, et même national.

6 . Ville portuaire :

Une ville portuaire est tellement compliquée qu'elle subit une absence de définition consensuelle , malgré les nombreux travaux et études effectués sur elle, cela renvoie à la difficulté soulignée par Roger Brunet « *de traiter d'un objet réel non identifié* ». Les spécialistes du domaine tel que (Claude Chalin) se sont même demandés s'il s'agissait d'une « *catégorie scientifique particulière* » appelant une « *méthodologie spécifique* ». L'incertitude envers les villes portuaires existe depuis toujours, où les historiens de choses de la mer l'ont rappelé souvent ; lorsqu'on évoque la ville portuaire, on se heurte à sa diversité et l'on tombe soit dans l'ornière des villes soit dans celui des ports et du monde maritime, perdant de vue ce qui fait la spécificité de l'objet même en distinguant : les ports sans villes ou villes sans ports.

Dans son ouvrage sur les modèles graphiques en géographie, R. FERRAS mentionne la ville portuaire : « *elle est unique par son port ; double par ses activités maritimes et terrestres, triple entre le village de pêcheurs maintenu, les activités liées au port et à l'échange, et celles qui découlent de la gestion et des services offerts* ». ¹³

On trouve qu'il est indispensable de faire appel aux notions du port comme étant l'élément clé de cette recherche et afin de mieux comprendre la fonctionnalité de la ville portuaire, cependant voici quelques définitions de cette entité de la ville portuaire :

Un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires. D'autre part il existe des ports à sec installés en sus ou non d'un port maritime ou fluvial comme stationnement portuaire relié à une infrastructure à terre permettant un stockage de petites unités, comme des voiliers.

Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations, il est un lieu de séjour. ¹⁴

On peut définir les ports comme lieux inaccessibles de l'altérité, cristallisant les espoirs et les rejets, les phantasmes et les peurs des villes, ils étaient véritablement autres, différents, hors du territoire, hors du lieu." Ne dit-on pas que Partir au port, c'est déjà le début du voyage ?

Le port est partie intégrante de ce voyage, de cette altérité" où on considère que l'eau est le

¹³ R. FERRAS (1993 *in*. Port cadre de ville. p.93)

¹⁴ Définition selon l'encyclopédie libre Wikipédia, *Ibid*.

vecteur du transport, de l'évasion, mais elle est aussi un but .Elle est la limite entre les mondes, mais également leur frontière. Elle participe à ce titre du voyage et de la transition.

Leur identité intrinsèque leur confère un rôle d'acteur plus que de témoin dans le territoire. Ils sont l'essence même de la trace et de la limite.

Plusieurs spécialistes ont parlé du rôle des villes portuaires dans l'espace géographique ; (M. Brocard, 1994) le définit comme « *nœud circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres* » dont la fonction originelle de rupture de charge en fait une « *synapse* », S.D Brunn et J.F. Williams, 1983) disaient que c'est un « *point-clé de l'organisation de l'espace* », (J. Bastié et B. Dézert, 1980) annonçait que c'est une « *ville-nœud de communication* » où se développent des activités spécifiques pour le chargement et le déchargement des marchandises. L'étude de la ville portuaire ne peut être accomplie que par le triptyque d'André Vigarié (1979) qui associe l'avant-pays (éventail des connections maritimes), l'arrière-pays (aire de clientèle et de desserte terrestre) et le port qui fait la jonction entre les deux : c'est le 'triangle magique' qui suppose d'efficaces interfaces entre les susdits espaces mais aussi avec la ville L'avant-pays marin ferait ainsi la spécificité des villes portuaires par rapport aux autres villes. Or dès que l'on quitte ces aspects trop généraux, la ville portuaire nous échappe par la multiplicité des formes et des dosages fonctionnels qu'elle prend dans la réalité.

La théorie et méthodologie de la ville portuaire s'explique par une lacune qui est démontrée à travers les différentes productions sur ce thème qui sont l'ensemble des études de cas des différents pays du monde sans oublier que les principes généraux de la relation ville -port sont mal connus d'où l'insuffisance des travaux comparatifs fondés sur des chiffres : « *strictement en termes quantitatifs, les liens ville-port n'ont guère été davantage qu'une mesure approximative des bénéfices économiques dérivés des activités portuaires* » (J.J. Wang et al). Etant donné certains auteurs ont adopté la solution intermédiaire du classement en fonction de divers critères : taille, orientations dominantes en termes d'emplois, rayonnement ; imbrication des échelles¹⁵.

La figure suivante permet de synthétiser ces travaux.

¹⁵ (A. Frémont et C. Ducruet, 2004).

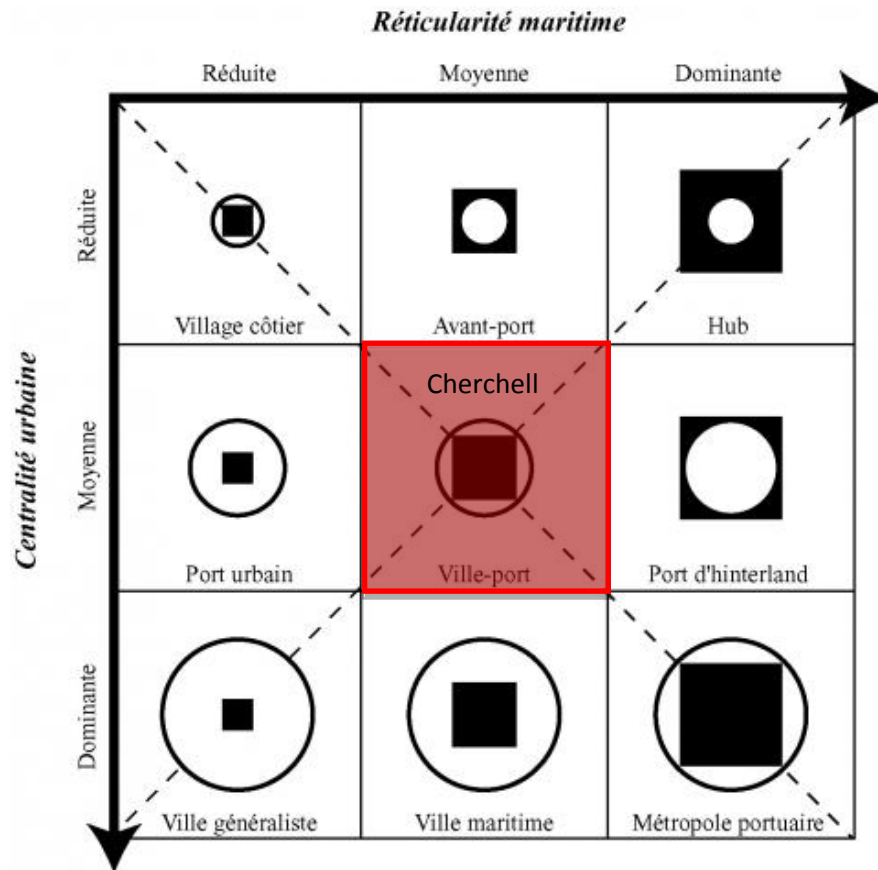


Figure 2.3 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires
 Source : DUCRUET. C. 2010.

Explication du schéma :

Aux milieux d'une fonction urbaine et autre portuaire la ville portuaire se distingue avec une cohérence de concepts (DUCRUET César. 2010) qui comprennent leur typologie spatio-fonctionnelle .

A . La centralité :

C'est la mesure de la situation d'un nœud dans un réseau (A. Bailly. 1994 in. Ces ports qui créèrent des villes), tandis que le centre est un point autour duquel se distribuent d'autres objets dans l'espace, ou encore « *une agglomération de taille quelconque rendant des services à un espace environnant* »¹⁶ .En terme d'activités économiques, la centralité exprime un « *degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région* »¹⁷ .

B . La nodalité :

¹⁶ (R. Brunet. 1993 in. Port cadre de ville).

¹⁷ (BAUDOUIN T, COLLIN M, PRÉLORENZO C. 1997)

Elle se définit par une « *situation carrefour dans un réseau de relation* »¹⁸.

Par extension, c'est « *l'ensemble des propriétés qui caractérisent les nœuds de transport* » et les points de jonctions de toute nature (J.J. BAVOUX et al. 2005). Dans le cas des villes portuaires, la nodalité se rapporte aux infrastructures portuaires, principalement à leur taille et leur degré d'accessibilité nautique et terrestre.

C :La réticularité :

Terme utilisé en chimie, et peut être expliqué comme la propriété d'un lieu ou d'un espace à créer du réseau ou à être une partie d'un réseau. Pour les villes portuaires, la réticularité ou « *intermediacy* » correspond à leur niveau d'insertion dans les réseaux des opérateurs de transport (D. Fleming et Y. Hayuth. 1982).

Dans la ville portuaire on parle d'une double réticularité, une réticularité maritime et une autre terrestre.

Les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine et activité portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de consommation d'espace, d'importance économique. L'avantage est de permettre une lecture à la fois en termes relatifs (spécialisation) et absolus (taille) .On obtient tout d'abord deux gradients symbolisés par les diagonales. La première, du village côtier à la métropole portuaire, symbolise un gradient de la hiérarchie combinatoire des fonctions urbaines et portuaires, les deux étant à chaque palier respectivement équilibrées dans leurs poids économiques et leurs emprises spatiales. La seconde, du hub à la ville globale, montre une opposition de fond entre la domination des fonctions de nœud et celle des autres fonctions (industrie, tertiaire urbain). Les autres configurations (port régional, port urbain, d'hinterland et métropole maritime) correspondent à des variantes où, à chaque fois, le poids respectif des fonctions est déséquilibré. Cette clarification basée sur un principe de symbiose et un principe d'opposition n'est cependant pas suffisante pour bâtir un corpus théorique durable. Ainsi, même si « *l'on dispose aujourd'hui de nombreux exemples de relations ville-port, [on n'a] pas beaucoup avancé sur les concepts sous-jacents, sur leur validité dans le temps* »¹⁹.

Parlant de la situation de notre cas d'étude qui est une petite ville portuaire qui se positionne à l'intersection des deux diagonales dont elle se présente comme ville portuaire avec une moyenne réticularité maritime et moyenne centralité urbaine .ce qui lui donne la

¹⁸ A. Bailly, 1994(*in*. Ces ports qui créèrent des villes)

¹⁹ (SHIRMAN-DUCLOS .D et LAFORGE .F. 1999. p.128).

chance de bien jouer son rôle en tant que ville portuaire et de mieux se développer à l'échelle territoriale et nationale si elle profite bien des potentialités qu'elle procède.

L'aspect le plus important dans la ville portuaire est celui de vivre et habiter la ville portuaire où l'association Internationale Villes et Ports, dont le siège est au Havre s'impose aujourd'hui comme un lieu d'échange majeur entre élus, acteurs économiques et experts des places du monde entier. En parlant de cet aspect on est sensé de présenter les deux axes au sein desquels on peut regrouper les relations des villes portuaires avec le territoire. D'une part, les places établissent ces relations avec des villes de l'intérieur, dont elles constituent le débouché océanique, grâce à la mise en place d'infrastructures complexes. Ce débouché demande, d'autre part, l'établissement de relations entre les villes portuaires d'une même "façade maritime". (Baudouin, Michèle Collin et Claude Prélorenzo URBANITE DES CITÉS PORTUAIRES Thierry)

Celles-ci sont en effet amenées à créer ensemble cette structure commune visant à focaliser la circulation des nouveaux espaces logistiques qui se créent à l'intérieur.

7.1 L'interface ville-port :

La notion d'interface indique la ligne de contact entre deux éléments différents, au champ de l'espace urbano-portuaire, elle exprime la limite commune à deux territoires de nature diverse, soumis à des logiques, des fonctionnements et des dynamiques spécifiques et parfois contradictoires. Ainsi, conditionnée par la topographie des sites et travaillée par les évolutions de la ville et du port, « *Les interfaces entre ville et port ont pâti par le passé d'une coordination insuffisante entre autorités en charge de l'aménagement du port et de la ville, engendrant des incompatibilités problématiques et une déqualification de ces espaces.* »²⁰

Elle est aussi définie comme une zone en mouvement qui présente des caractéristiques changeantes au fil du temps et au fil du territoire.

Les espaces à l'interface ville / port constituent un territoire en mutation où s'appliquent des stratégies à travers lesquelles villes et ports s'ignorent souvent et parfois s'affrontent, pourtant, ils tendent progressivement à devenir des espaces de dialogue et de coopération. Par la conséquence du potentiel qu'elle constitue, il y'a eu une nécessité d'implication de tous les acteurs locaux afin de créer une dynamique propre à favoriser le développement à la fois économique, durable et humain des places portuaires.

²⁰ FNAU, 2011, *Innovations Ville-Port, pour des projets intégrés*, 76 p

La notion d'interface ville-port, fournit un cadre théorique permettant de penser ensemble la rupture et la continuité qui caractérisent la relation paradoxale qu'entretiennent espaces urbains et portuaires à l'échelle locale. En effet, l'interface se présente à la fois comme une limite et un espace ayant sa propre organisation .

Les caractéristiques spatiales de l'interface ville-port permet de prendre conscience de la grande diversité des configurations possibles selon les cas existants et leurs degrés de complexité dont l'un des indicateurs importants de complexité spatiale est celui qu'on l'observe aisément ,il se traduit dans la distribution des sites portuaires sur le territoire sachant qu'il peut être combiné à la superficie des emprises .

On distingue alors trois niveaux de complexité qui peuvent être établis :

- ❖ Configuration spatiale simple : superficie portuaire limitée et distribution spatiale continue.
- ❖ Configuration spatiale enchevêtrée : superficie portuaire limitée et distribution discontinue
- ❖ Configuration spatiale complexe : superficie portuaire étendue et distribution spatiale, continue ou discontinue.

Les interfaces portuaires ont besoin de sortir de leurs crises de disfonctionnement et de stagnation par l'aide de mixité fonctionnel et l'amélioration du cadre de vie dont les types de mixité fonctionnelle se fragmentent en trois catégories :

A. Une mixité fonctionnelle versus tourisme, loisirs et temps libre :

La plus part des villes portuaires contiennent de grands ensembles culturels tels que les musées, salles de spectacle et des auditorium où se présentent comme pièces maîtresses des projets de régénérations de de la séquence centrale de l'interface ville-port .Ces équipements-là sont dotés d'une forte lisibilité et sont proposés comme moteurs du développement du tourisme urbain et, plus particulièrement, du tourisme d'affaires. Le but de ces activités c'est de revaloriser le patrimoine et développer le tourisme de la ville et dans l'intérêt d'avoir de meilleurs résultats on opte toujours pour une combinaison de ces activités avec des structures d'accueil et d'hôtellerie ainsi que le commerce ,à l'égard de compléter cette combinaison on est appelé à intégrer un espace public requalifié chose qui rend notre ensemble plus fonctionnel, lisible et même attractif d'autres séquences de l'interface ville port sont destinées aux équipements de loisir et pour passer du temps libre à titre d'exemple les parcs urbains et les complexes de loisir ,c'est à travers ces équipements de complémentarité qu'on assure l'attractivité touristique et réussir l'amélioration de cadre de vie .

B. Une mixité fonctionnelle versus quartiers de ville requalifiés:

L'amélioration de cadre de vie est constamment le premier souci des villes portuaires dont les méthodes parmi d'application sont les suivantes : les actions en facteur du logement, des services urbains et des espaces publics ordinaires.

Les secteurs de logement ont certaine priorité de revitalisation par le soutien d'activité économique et l'amélioration des déplacements et des liaisons, alors pour mieux assurer l'amélioration de cadre de vie on peut intégrer les activités touristiques, avec cette dernière comme on l'observe dans plusieurs villes telles que PORTO où le centre historique enregistre des dynamiques de désertification et de paupérisation.

C. Une mixité fonctionnelle versus fonctions de tertiaire supérieur et fonctions logistiques:

Les reconversions portuaires ont changé avec le temps, auparavant elles favorisaient la réalisation de complexe directionnel dans les centres des villes en revanche aujourd'hui elles tendent favoriser les fonctions culturelles et touristiques.

Les politiques de régénération urbano-portuaire ont plusieurs objectifs mais parmi ces derniers on a ceux qui sont plus portuaires que d'autres.

Cependant le développement de toute fonction tertiaire est associé à la fonction universitaire et cela même si on est à la périphérie des centres villes où l'exemple le plus parfait pour une telle situation est le HAVRE .

La zone urbano-portuaire de Havre concentre ainsi une université, centres de formation supérieure en logistique et divers centres de recherche. Ce type de mixité fonctionnelle participent d'une stratégie de positionnement fort de la ville dans le secteur de la logistique actuellement en plein essor. Cette orientation est également celle retenue par Matosinhos où sont actuellement programmés un centre de recherche et 2 plateformes logistiques en lien direct avec le port.

On peut également citer un deuxième exemple qui est 'Napoli' où la composante « université et recherche » est essentielle dans les projets de régénération urbano-portuaire conduite sur les séquences orientales et occidentales.

Après qu'on a découvert les différentes sortes de mixité fonctionnelle au niveau des interfaces portuaires on a la possibilité de mieux cerner celle qui convient le plus à notre cas d'étude.

Cherchell étant donné une ville touristique à grande valeur historique culturelle et patrimoniale avec des potentialités naturelles admirables, elle est en position qui permet d'accentuer sur la mixité fonctionnelle versus tourisme, loisirs et temps libre et la mixité

fonctionnelle versus quartiers de ville requalifiés pour une meilleure mise en valeur de son interface portuaire .

7.2 Interface ville-port : croisière et tourisme urbain :

La mixité fonctionnelle de l'espace urbano portuaire se fait partie des pats les plus importants de la régénération des interfaces ville port cette transformation est présentée par des actions centrées sur la dimension physique et urbanistique ,elles sont traduites par :

- Amélioration de la qualité des déplacements .
- Création de logements neufs et réhabilitation du parc ancien (l'ensemble des villes)
- Création d'espaces publics de qualité et travail sur les ambiances urbaines
- Offre de nouveaux équipements urbains et, plus particulièrement, des équipements culturels et de loisirs.

Ces villes portuaires favorisent actuellement le développement de nouvelles activités économiques urbaines dont elles envisagent un avenir meilleur surtout dans les domaines de la croisière, du tourisme urbain et du fun shopping et bien sûr cela varie d'une ville à une autre selon ses caractéristiques et sa dimension, l'importance variable des ports, les configurations spatiales et les caractéristiques physiques de l'interface, les spécificités politiques, socioéconomiques et culturelles, tous ces facteurs modulent la nature des enjeux et l'ambition des projets. Tandis que l'interface ville-port apparaît toujours comme une frange active sur laquelle s'affirme une même volonté de renouvellement de la forme, de l'image et des dynamiques des villes.

7.3 Les projets sur l'interface ville port :

Les interventions sur les zones d'interface urbano portuaire peuvent être réalisées par des projets qui seront guidés et conditionnés par des instruments urbanistiques spécifiques qui vont compléter les projets existant vers le mieux .

C'est dans ce sens que le plan de gestion de l' UNESCO guide à la fois les actions de redynamisation et la valorisation du centre ancien et celle du *waterfront* qui leur est intrinsèquement liée dans certaines villes comme NAPOLI et PORTO.

Ce qu'on remarque dans ces villes et celles qui sont en situation similaire c'est qu'elles imposent de nouvelles stratégies d'intervention et de recomposition urbaine et portuaire dans les plans communaux donc c'est les mêmes plans mais avec de nouvelles orientations afin d'assurer un développement meilleur aux sites urbano portuaires.

7.4 :Recomposition et Revalorisation urbanistique de l'interface ville-port:

A. Prendre en compte les échelles multiples de la relation ville-port:

L'espace d'interface ville port n'est pas seulement à la portion congrue entre le centre des villes et le site portuaire originel donc sa redéfinition exige de raisonner à une autre échelle, celle du territoire économique réel du port qui dépasse aujourd'hui largement les limites métropolitaines.

Avec les différentes expériences sur les villes portuaires à l'échelle internationale on est arrivé à faire sortir de nouvelles stratégies avec de nouvelles réflexions comme celle d'étendre la relation ville-port à la relation ville-port-territoire chose qui permet d'opérer une gestion plus pertinente de l'espace urbano-portuaire et d'éviter ainsi certains conflits d'usage.

Pour que les opérations de reconversions soient plus importantes et plus efficaces on doit prendre en considération les différentes échelles comme on doit intégrer les interdépendances, et s'inscrire dans une logique de recomposition globale du système ville port.

Les anciens sites portuaires ont une grande valeur historique et patrimoniale sans parler de la valeur économique et touristique où une telle opération sur ces sites produit un héritage issu d'activités et de métiers qui ont marqué l'identité de la ville et de la société urbaine, comme la manutention, les chantiers navals, la pêche ou la sidérurgie. Ils sont donc porteurs d'une forte charge identitaire et mémorial pour les populations ouvrières et pour les habitants ce qui leur donne l'avantage d'être conserver et valoriser.

Sachant qu'il est pas commode d'affirmer un nouveau destin aux bassins portuaires ,plusieurs outillages sont péniblement réutilisables et cela est lié aux qualités historiques ,techniques et architecturales qui se combinent avec la valeur symbolique de ces objets ,donc leur sélection doit reposer sur des choix motivés, réalisés à partir d'un inventaire raisonné de l'ensemble du patrimoine portuaire et industriel. Notons que cet inventaire peut être, selon les cas, élargi aux patrimoines architecturaux et urbains intimement liés aux ports (bourse des marchandises, sièges des grandes compagnies de navigation, quartiers des pêcheurs,etc.).

B. Supprimer ou adoucir les barrières entre ville et port :

Sous le prétexte de sécurité et des personnes des barrières ont été créées entre la ville et son port ; accès contrôlés où il n'est pas du tout pratique de dépasser ces contraintes.

Afin de franchiser la barrière physique entre la ville et le port et dépasser la contrainte existante on doit porter des efforts sur le traitement du mur ou de la grille de séparation pour atténuer l'effet « écran »,assurer une transparence portuaire à travers des traitements

architecturaux spécifiques en offrant un spectacle très prisé des mouvements du port aux citadins et aux visiteurs de la ville il aussi souhaitable de créer des balcons urbains en surplomb des quais et des bassins afin de permettre un accès visuel à la mer et aux mouvements des navires une méthode qu'on observe actuellement dans plusieurs villes portuaires .

C. Civiliser le mouvement :

La plus part des villes portuaires couvrent une interface desservie d'un important réseau routier et contient des axes majeurs et structurants qui canalisent les flux piétons et mécaniques (entrant/sortant)du port mais l'intensité de ce trafic, combinée à l'insuffisance des passages sécurisés, constitue un facteur important de séparation entre la ville et le port.

Dans ce cadre là plusieurs solutions sont possibles pour faire sortir les interfaces portuaires de ce paradoxe de découplage ville-port mais on doit opter pour la plus performante et la plus durable donc c'est la perméabilité entre les deux territoires qui exigent de réviser les modalités du trafic en recherchant des solutions permettant de :

- Hiérarchiser les trafics (desserte locale, transit, flux de personnes, flux de marchandises);
- Développer des transports collectifs performants (tramway, métro) en envisageant l'offre d'un transport collectif par voie de mer de type « métro de la mer ».

Pour que l'interface ville port soit plus animée et profite d'une image plutôt agréable on a qu'à faire un couplage entre les ambiances urbaines souhaitées et les actions de création de nouveaux espaces publics (promenades) ainsi que la requalification des espaces existants par un traitement paysager de qualité : végétalisation ; apports en mobilier urbain ; interventions artistiques, etc .« *l'attractivité portuaire se marie finalement avec une image souvent positive, renouvelée et dynamique de la ville.* » (Daudet et Alix, 2012).

D. Développer une mixité fonctionnelle ville-port:

Face au découplage ville port et la désarticulation entre les deux entités on privilège un renouvellement de la relation ville-port .

Une création de transparences visuelles dans l'enceinte portuaire où l'ouverture de secteurs portuaires spécifiques à la fréquentation des habitants constituent des actions nécessaires, établir une relation équilibrée entre une ville et un port en activité exige qu'elles soient renforcées par des interventions volontaires, profitables aux deux partenaires.

Plus concrètement, au terme d'une réorganisation spatiale concertée, il s'agit d'identifier la

mixité des fonctions comme un des objectifs prioritaires :

La mixité entre fonctions urbaines et activités portuaires permettant une valorisation mutuelle des différents éléments de programme. Tel est le cas des nouvelles gares maritimes qui, tout en assumant une fonction portuaire parfois essentielle peuvent accueillir de nombreux services urbains et contribuer à maintenir le caractère spécifique du lieu. De la même manière, l'insertion d'un grand équipement urbain sur le domaine portuaire peut constituer un élément fort d'une stratégie commune de communication et de promotion du port et de la ville.

Une mixité entre les nouvelles fonctions urbaines développées sur l'interface ville-port permettant d'éviter la formation d'un « parc à thème » isolé de la dynamique urbaine ordinaire.

E. Gérer l'interface ville-port sur le long terme :

L'interface ville-port constitue le point de tension entre les logiques du port et celles de la ville ,en pensant à transformer cette tension en dynamique positive il faut admettre, une concertation entre la ville et le port qui fait l'objet d'élaboration d'un scénario commun de développement sur le long terme.

Il s'agit ainsi de plusieurs intentions telles que :

- la recherche d'une conciliation entre les exigences des trafics maritimes en termes de consommation d'espace et d'impacts environnementaux, et celles de l'amélioration de la qualité urbaine.
- l'identification des facteurs de compétitivité du port et de la ville.
- l'adoption d'un document de planification stratégique sur le long terme garant des intérêts partagés entre la ville et le port.

7.5 La gestion durable de l'interface ville-port :

Le développement durable est une notion très importante dans l'aménagement des espaces dont sa signification dépasse le simple fait d'être une attention qui protège l'environnement et lutte contre les pollutions. Il est à coup sûr indispensable d'en finir avec le gaspillage de nos ressources, il est temps d'aménager durablement, il est temps d'intégrer la durabilité dans les interfaces portuaires.

D'après toutes les études et travaux élaborés concernant le concept développement durable on a pu constater que la ville à un rôle important dans le développement durable chose qui implique des interrogations sur la façon d'intégrer la durabilité dans la dynamique des villes portuaires .

A. La reconnaissance des valeurs et des ressources :

Plusieurs études et expériences ont été élaborées sur les interfaces ville –port dont leur aboutissement nous attribut les notions de base pour comprendre comment reporter ces catégories de valeurs dans un contexte de plusieurs dimensions, où il y a l'interaction de l'écosystème urbain, l'écosystème social et l'écosystème de l'environnement.

D'une autre part , la reconnaissance des ressources et valeurs les plus importantes qui sont liées à l'activité de planification et de gestion donne la priorité à la production d'éléments de reconstruction de l'interface ville-port et de ses rapports avec un territoire plus vaste, soulignant sa caractéristique de lieu de profondeur temporelle, identité du paysage, qualité esthétique, stratification sociale, économique et culturelle, capacité d'auto- reproduction.

B. Adopter des approches d'évaluation intégrée :

Les approches d'évaluation intégrées ont l'objectif de la construction du consentement, tout en considérant le niveau de définition des alternatives, du possible degré de transparence du procès décisionnel, de la nécessité d'intéresser et d'impliquer la communauté dans la discussion et la formulation des solutions possibles. Ces approches là impliquent une évaluation (économiques, sociales, environnementales, culturelles, éthiques-politiques) qui aient la capacité de fournir une structure d'analyse et d'évaluation des procès de transformation et pouvant intégrer les objectifs et les valeurs complexes dans les procès décisionnels.

Les évaluations intégrées sont des outils de type multidisciplinaire puisqu'ils représentent l'intégration des connaissances provenant de secteurs et disciplines diverses.

Les évaluations se définissent par les points suivants :

- Inter/multi-disciplinarité, puisqu'elles intègrent des points de vue scientifiques.
- Participation, puisqu'elles tentent de prendre partie à la connaissance de l'implication de la population.
- Transparence, pour rendre claires les assertions éthiques adoptées et partageant les responsabilités.
- Cohérence, pour assurer que les résultats soient une conséquence réelle des assertions adoptées.

Les évaluations intégrées, dans la perspective d'un développement soutenable, sont de plus en plus nécessaires pour la gestion des transformations urbaines, surtout pour ce qui concerne l'interface ville-port.

C. Utiliser des Systèmes de Support au Décisions:

La complexité des interfaces portuaires se présente dans chaque entité de l'espace et dans chaque facteur donc si on veut appliquer une certaine approche on est forcément mené à étudier ces complexités en souhaitant plus de clarification.

Parmi les approches utilisées dans la gestion durable des interfaces portuaires on a le développement des Systèmes de Support aux Décisions en intégrant "le savoir expert" et "le savoir commun" ce qui permet d'étudier la complexité des décisions humaines construisant un environnement flexible, où l'apprentissage individuel dans le procès décisionnel.

Le Système de Support aux Décisions dans les procès décisionnels relatifs à la planification de l'espace et la gestion de l'interface ville-port est plus au moins complexe dont et il peut donner vie à des questions importantes avec référence aux outils et aux méthodes à utiliser, et même à la contribution et aux caractères de l'évaluation.

Cette évaluation se configure comme un outil implicite du procès décisionnel, orientée à la production de connaissance pour l'action et de rendre le décision-maker capable d'anticiper les changements et réagir à la complexité et à l'incertitude. En ce sens, l'évaluation et les Systèmes de Support aux Décisions sont capables d'augmenter la potentialité d'exploration de l'espace des actions, et de guider le procès à l'intérieur de parcours stratégiques prédéfinis.

D. Inclure les évaluations stratégiques dans les procès décisionnels :

Une perspective de planification stratégique et , d'une évaluation stratégique est nécessaire pour la considération des procès de transformation et gestion de l'interface ville-port comme il est aussi indispensable de développer une structure d'évaluation qui ne soit pas focalisée seulement sur l'analyse des conséquences sur l'environnement ou économiques-sociales des diverses options, mais tenant en considération la nature des questions générées, identifiant les priorités et les valeurs qui influencent le procès de décision-making.

7.6 Activer des procès de participation à l'intérieur des procès décisionnels :

Il est recommandé de promouvoir des approches bottom up "ascendante" pouvant impliquer des stakeholders et des citoyens et développant des nouveaux instruments de participation.

Pour des choix complexes, où il est nécessaire et urgent d'agir, où le degré d'incertitude est élevé, il faut élargir le champ des décision-makers pour impliquer de nouveaux acteurs sociaux qui puissent former une nouvelle « communauté étendue », avec les experts. C'est à travers cette communauté qu'on peut obtenir l'élaboration de nouvelles solutions en basant sur le dialogue .

Dans le but d'augmenter les potentialités du développement que les stratégies d'action pourront déterminer, on est sensé d'impliquer la communauté locale car elle devient nécessaire à travers plusieurs niveaux d'interaction qui peuvent être groupés en deux capitaux niveaux :

- Le premier niveau, concernant les problèmes de caractère général, qui concernent un nombre d'acteurs plus vaste et utilise des méthodes particulières de collecte de la connaissance;
- Le second niveau, concernant des problèmes plus spécifiques, se réfèrent à des groupes d'intérêts directement impliqués dans les problèmes de gestion et programmation, introduit en des termes opératifs par des méthodes plus appropriées à la gestion des informations et à la discussion avec un petit nombre de personnes .

C'est grâce à cette stratégie que les acteurs sociaux, qui sont considérés comme outsiders (recruté à l'extérieur) par tradition, puisqu'ils n'appartiennent pas aux groupes des experts ou politiques, deviennent des insiders (recruté à l'intérieur) dans les procès décisionnels.

A. Promouvoir des rapports de partenaires inclusifs :

Le développement de l'interface ville -port est en besoin fondamentale de promouvoir des projets communs achevés par les stakeholders (Autorité du Port et Ville) qui peuvent partager non seulement des stratégies et objectifs, mais aussi des tâches et des responsabilités. Il faut même définir des nouvelles formes de partenariat, de la phase de projet à la phase d'application.

En effet, dans les procès de recyclage et de gestion de l'interface ville-port, aux rapports de partenariats public-public s'ajoutent les rapports public-privé.

Le partenariat public -privé est utile pour mettre en place des interventions de recyclage et de transformation et représentent concrètement le nouveau point de vue avec lequel on peut considérer le développement durable en termes opérationnels, en trouvant un équilibre à l'intérieur duquel, pour la concertation, chacun puisse donner sa contribution qui peut être reconnue.

7.7 Les difficultés et contraintes d'intervention dans les zones d'interface portuaire

Les projets réalisés sur les interfaces portuaires ne sont nullement similaires à ceux réalisés en milieu urbain car on est entre deux espaces de nature différente où on essaie de créer une harmonie entre des fonctions et activités différentes en faisant la ville avec le port ,c'est un exercice complexe qui a besoin du temps, de la réflexion et de la flexibilité.

"Le réaménagement est ainsi l'occasion de repenser non seulement l'urbanisme d'une partie de la ville mais également de s'interroger sur le type d'activités qu'on veut y voir "

Les interventions de transformations et de d'aménagements ont pour intérêt d'une opération de recomposition urbaine classique, qui offre l'occasion de recentrer la ville et de l'ouvrir sur l'eau. Dans ce cas, la ville profite d'un "vide" laissé par le port pour y déployer de nouvelles fonctions et repousse ainsi la frontière urbaine au détriment de l'espace portuaire cantonné hors des villes.

8 .Evolution historique de la relation « ville-port »:

Jusqu'au XIX siècle les habitants de la ville portuaire ont gardé l'image positive sur leurs villes. Alors qu'à partir du XIX siècle le port a commencé de se séparer de la ville pour se concentrer sur son expansion.

A cette époque les quartiers portuaires deviennent des embrouillements d'activités maritimes industrielles et habitations insalubres c'étaient des lieux de vie et de main d'œuvre .

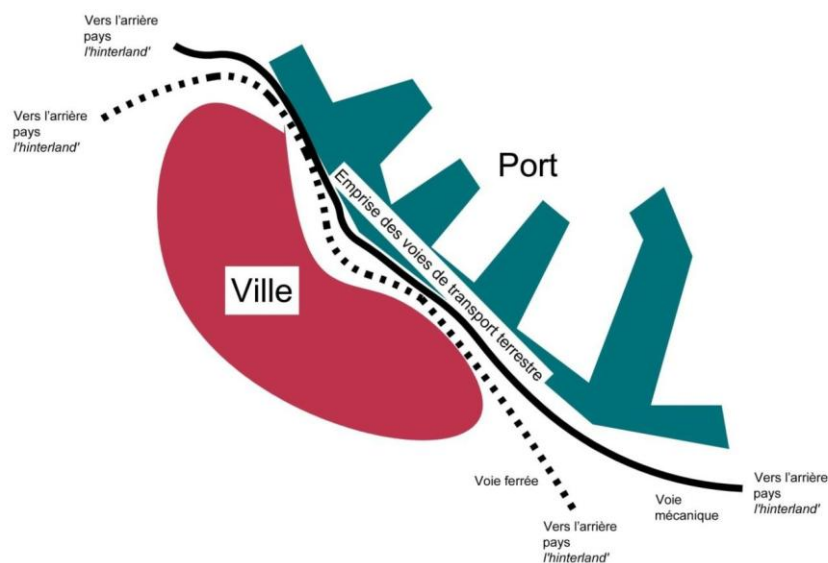


Figure 2.4: Schéma qui montre la distanciation entre ville et port et l'apparition de l'interface sur la zone tampon par l'emprise des voies de transport terrestre vers la fin du 19e siècle.
Source : Schéma réalisé par (AOUISSI K.B) clivage ville port alger 2013.

Dans une relation ville-port nous pouvons qualifier les deux entités distinctes de fonction et de forme (la ville et le port) où le système est quasiment compliqué. « *Le système ville-port, a atteint son degré maximal de complexité durant la Révolution Industrielle et ses prolongements, jusqu'aux premières décennies du 20e siècle* »²¹ sachant que cette complexité existe toujours pour certaines villes portuaires, dont la fonction du port persiste à exister, comme dans les cas d'Alger, Naples, Nantes.)AOUISSI K.B clivage ville port 2013.

La majorité des œuvres réalisées sur les relations entre ports et villes portuaires accentuent la dissociation spatiale et la désarticulation fonctionnelle contemporaine, mettant fin à une symbiose séculaire voire millénaire selon les cas ou les cause de ces phénomènes connues : recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximales par les opérateurs du transport et de la logistique, stratégies urbaines de croissance tertiaire et industrielle, en notant aussi l'accroissement de la taille des navires .

En prenant en considération que la période entre le 20^e et 21^e siècle représente une phase importante dans l'évolution du système ville port on tient à vous présenter le schéma suivant qui résume les particularités de cette époque .

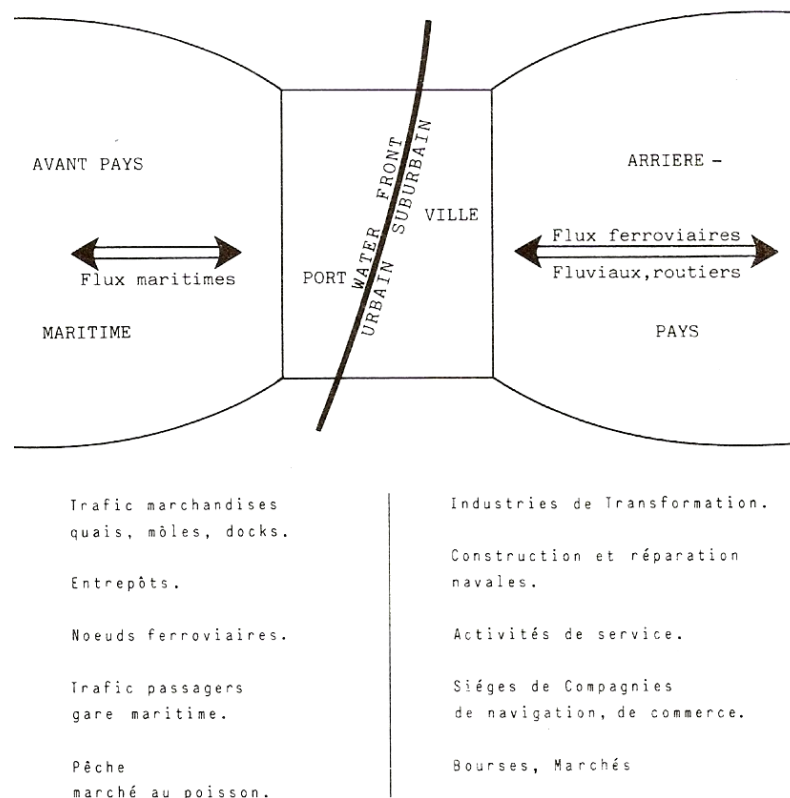


Figure 2.5: Système ville port fin du 20e/21esiècles.
Source : CHALINE Claude. 1994. p. 27

²¹ (CHALINE Claude. 1994. p.25)

*Le port, organisme technique qui doit répondre à des conditions précises pour l'accès, l'évolution, le stationnement des navires, pour la manutention, le stockage et le transport des marchandises (...), des activités plus ou moins liées à la fonction portuaire, à la localisation littorale, comme des industries ou des commerces, (...) la ville proprement dite qui se greffe dessus, avec ses morphologies, ses habitants, ses activités ».*²²

Par la suite un tableau qui résume les différentes phases de l'évolution des rapports ville-port :

<i>Etape</i>	<i>Période</i>	<i>Caractéristique</i>
1/primitive ville/port	Ancien /médiéval de 19e siècle	Ajustement spatial et fonctionnel de l'association entre le port et la ville
2/étendu port/ville	19^e et début du 20^e siècle	La croissance rapide des forces commerciales et industrielles du port se développe au delà des limites de la ville
3/moderne industrielle port/ville	Milieu du 20^e siècle	Le développement des industries et l'introduction des conteneurs requièrent séparation/espace
4/retirer du front de mer	1960-1980	Les changements dans la technologie maritime induit la séparation de la zone industrielle maritime
5/redéveloppement du front de mer	1970-1990	Large échelle pour un port moderne nécessitant de grands espaces terre /mer renouvellement urbain d'un noyau originale .
6/renouveau liens ville / port	1980-2000	Mondialisation et inter-modalité transforment le rôle du port :renouvellement des rapport port/ville ;redéveloppement urbain améliore l'intégration port / ville

Figure 2.6: tableau de l'évolution historique du système ville-port.

9. Dissociation ville-port :

Les caractéristiques et fonctionnalités portuaires ont changé et se sont transformées où on trouve "Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville"²³

²² (1994 in. Ces ports qui créent des villes. p.115), la ville-port.

²³ . Hoyle, B.S. (1988) "Development dynamics at the port-city interface" in *Revitalising the waterfront*, Belhaven Press, London, p. 3

Depuis leur existence ville et port se sont liés mais ces liens organiques entre eux se sont relâchés avec le temps ,ce détachement entre les deux est accompagné par la disparition de l'animation des quais et des quartiers proches en l'absence des manutentionnaires, des équipages des bateaux, des ouvriers des industries liées à l'eau.

Les installations portuaires anciennes sont devenues de plus en plus négligeables et considérées comme des espaces qui se distinguent de leurs villes ce phénomène s'est étalé dans la plus part des villes portuaires dont il a fini par être modélisé ,ou le modèle de J. Bird étant complété par une phase "retrait portuaire des villes "ou" délaissement" donc une ville qui tourne le dos à son port .

Une dissociation qu'elle soit spatiale ou fonctionnelle provoque de nombreux problèmes, cependant le degré de dissociation fonctionnelle est quant à lui difficile à évaluer quand les deux usages du sol deviennent incompatibles, de ce fait on conçoit toutefois l'absence de toute forme de complémentarité, de toute relation d'échange, entre ces espaces contigus. Le problème est donc de déterminer avec précision ce qui s'est rompu, et ce qui fait encore lien.

Ce phénomène de dissociation empêche le développement des villes portuaires ,en sorte que même si le port se développe, les retombées (économiques, sociales,...) ne sont plus aussi évidentes pour la ville dont les relations avec l'activité portuaire actuelle ne sont plus retranscrites spatialement : le port et la ville deviennent des entités de plus en plus distinctes voire distantes.

Toutefois, ce découplage ville -port se manifeste clairement à travers une dissociation sur le plan spatial voire institutionnel et à fin d'exprimer la dissociation entre la ville et le port, certains auteurs n'hésitent pas à parler de décrochage (A. Hayot, M. Roncayolo,...) voire de divorce (A. Vigarié, J. Charlier) ,donc si on utilise des termes aussi puissants; c'est à cause des répercussions importantes de ce phénomène qui constituent parfois de véritables ruptures directement perceptibles au sein des villes portuaires.

Ce divorce entre le port et sa ville peut se traduire dans l'espace avec la décente des ports vers l'aval vers des espaces remodelés avec des bassins de plus en plus profonds ; avec des îles artificielles et une pondération portuaire sur les littoraux asiatiques du pacifique.

Les transformations fonctionnelles au sein des ports ont eu conséquence directe sur l'interface ville-port cette dernière se traduit dans l'inadaptation du système à l'interface ville/port où les équipements existants deviennent inappropriés face à l'évolution des

trafics, et d'autre part on remarque la nature du contact entre l'activité portuaire et les fonctions urbaines qui se modifient.

Le découplage des systèmes urbains et portuaires a mené le système d'interface celui qui est considéré comme un (champs de contact et d'échanges entre deux systèmes) à une phase de dysfonctionnement. Cet espace ne répondant plus aux exigences portuaires actuelles, il est alors en partie condamnée à l'inutilité dans un souci de rentabilité économique. comme il n'a pas subi une évolution urbaine classique mais étant modelé et organisé autour de l'activité portuaire, il se distingue du tissu et du fonctionnement urbains et ne peut s'y intégrer facilement, même si l'activité portuaire a en partie disparue. Ainsi, l'interface ville/port se retrouve en double décalage avec les systèmes urbains et portuaires et devient donc plus ou moins délaissé. Par conséquent la ville et le port, par leur séparation, n'ont pas eu les moyens de répondre aux exigences et besoins de la vie actuelle. Cette dissociation est due à un décalage entre l'espace portuaire et l'urbain ce qui a mené à une interface figée (non identifiée).Le schéma suivant explique cette situation :

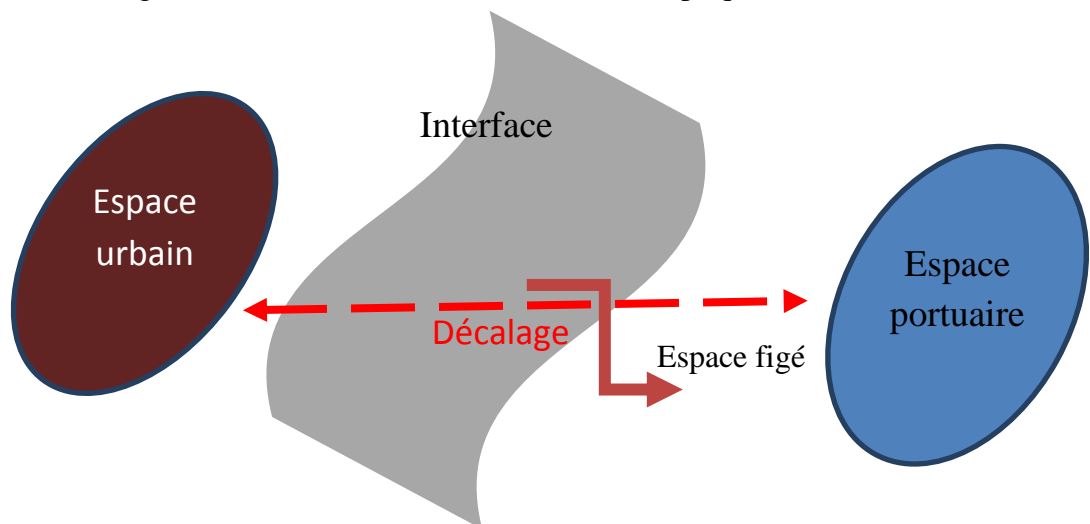


Figure 2.7:schéma de la dissociation ville port

Source : élaboré par l'auteur

Cette situation apparaît aujourd'hui dommageable aussi bien pour la ville que pour le port, car elle symbolise une situation de crise et de traumatisme peu compatible avec la promotion d'un dynamisme et d'une image de développement.

La dissociation physique entre ville et port n'élimine pas leur association fonctionnelle par la suite une figure qui explique la relation entre avant pays marin et arrière pays terrestre en fonction de type de situation et treillage urbain .

Les villes portuaires peuvent avoir une situation centrale au sein du réseau urbain ou en périphérie .

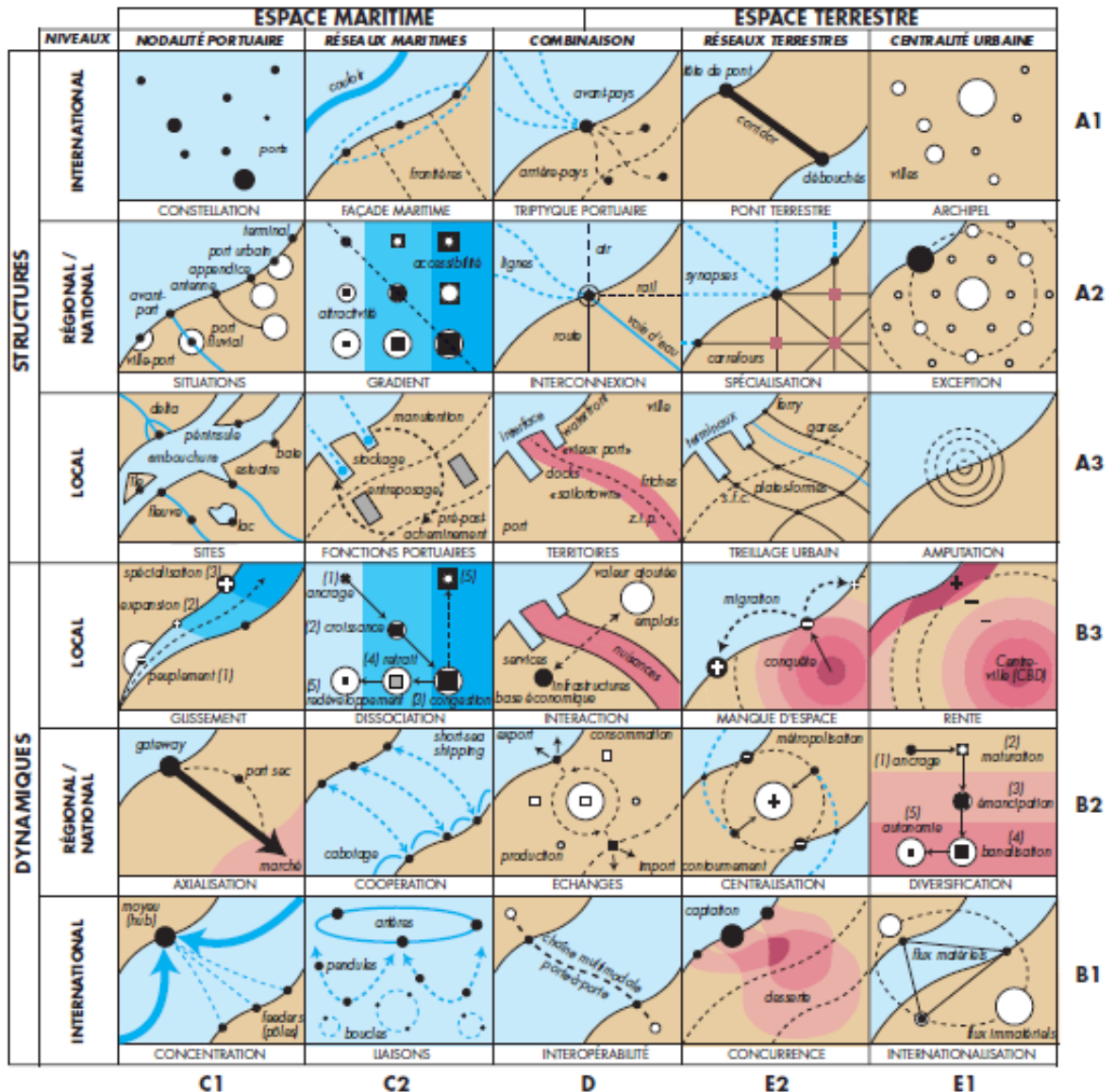


Figure 2.8: espace marin et terrestre entre dissociation physique et association fonctionnelle. Source: César DUCRUET .structure et dynamique spatiale des villes portuaires :du locale au mondiale 20015

10. Assurer le lien ville-port :

Du jour en jour la dissociation ville-port s'est progressée dans le cœur des villes reflétée parfois d'une crise socio-économique de toute une région, l'identité de la ville entière en fut touchée .la pauvreté de l'activité portuaire principale (existante) et la non mise en valeur du port ainsi que le manque d'aménagement convenable à la situation actuelle ;ont fortement contribué à la dégradation de l'image de la ville et à la faible attractivité des anciennes emprises portuaires.

Toutefois parler de lien entre ville et port implique une indispensable différenciation de ces

espaces. Ils sont contenus mais également contenant, distincts par leur territoire mais aussi par leurs limites, par leur frontière.

L'appréciation de réaménagements opérés doit se faire évidemment à partir de l'espace du port, de son intériorité, mais aussi des limites qui le séparent de la ville et de l'eau, en donnant plus de richesse à l'image du secteur porteur où la visite au port peut être une visite au musée, voire une ballade bucolique dans des ruines ou un espace de détente et de loisir.

Afin de résoudre ce problème de délaissement et désarticulation ville-port il est souhaitable de faire intervenir des acteurs qui vont devoir réagir pour transformer les structures obsolètes et introduire de nouveaux schémas d'aménagement et d'organisation correspondant aux exigences actuelles.

Cette intervention de recomposition constitue généralement une opportunité intéressante, qui peut permettre à la ville portuaire de se redéfinir tout en répondant aux nombreux enjeux (économiques, urbanistiques, environnementaux) auxquels elle est confrontée. Mais ce réaménagement est long et difficile à mettre en œuvre et requiert énormément de moyens, de volonté et de prudence. Ses répercussions seront importantes et décisives pour l'avenir de la ville portuaire.

Le manque des bons comportements envers les places portuaires engage un potentiel susceptible de valorisations nouvelles, d'une recomposition en fonction des comportements, des goûts, des innovations techniques et du contexte socio-économique. Pour autant, si les possibilités et les potentialités de redéveloppement sont souvent évidentes pour la ville, pour que le réaménagement de l'interface peut représenter un moyen de renouveau au cœur du territoire urbain, le port, souvent accaparé par l'adaptation de son outil, n'identifie généralement pas très bien quel bénéfice économique direct il pourrait tirer d'une valorisation de cet espace qui ne peut être réalisé sans une recomposition spatiale.

On a comme procédé, les villes portuaires modernes qui vont déployer sur l'interface de nouveaux usages révélateurs d'une société des services, du temps libre et de la consommation. Les nouvelles fonctions, liées à un environnement maritime ou not-sea oriented, qui n'ont qu'une relation indirecte subjective avec la proximité de l'eau, vont s'organiser autour de grands thèmes.

En premier lieu il faut fixer des conditions bien précises pour la réussite de la recomposition comme il est nécessaire d'intégrer les contraintes et les pesanteurs liées à la nature du territoire en les transformant pour les rendre compatibles avec une opération de réaménagement. Les acteurs doivent faire face à l'inertie du territoire, c'est-à-dire aux différentes permanences foncières, fonctionnelles ou culturelles. Ils doivent gérer le décalage du site par rapport aux nouveaux usages qu'ils veulent déployer.

10.1 Redynamisation et aménagement des secteurs portuaires :

La plus part des villes disposant souvent d'atouts et de projets d'intégration de l'eau dans la composition urbaine, il y'a uniquement la ville portuaire qui n'a pas le monopole de projet similaires. Il va donc paraître important de faire valoir une certaine spécificité propre à la ville portuaire, pouvant constituer un supplément d'attractivité.

Les villes de grande importance maritime ; qui avaient découvert la qualité des espaces autour des ports et des plages se rendent rapidement compte que leurs projets aux alentours des ports nécessitent d'élargir leurs champs d'action traditionnels et d'agir à une échelle plus vaste ,une échelle de l'agglomération.

Parmi les descriptions mémorables de la ville portuaire et qui exprime bien sa valeur on trouve le passage suivant : "la ville portuaire se doit d'être agréable, moderne, belle, intelligente, en un mot attractive" et à partir de cette compréhension du caractère de la ville on constate que l'aménagement est un outil de promotion au service du développement et doit ainsi répondre aux demandes sociales et économiques, actuelles.

Le modelage joue un rôle important dans l'évolution des espaces dont chacun évolue selon son propre modelage c'est ce qu'on appelle l'inertie du territoire un concept que Claude Chaline a traité, et pour mieux concrétiser cette évolution, une action (une force) va être nécessaire afin de remodeler le territoire. Cette action va nécessiter de l'énergie (du pouvoir, du temps et de l'argent) proportionnelle à l'intensité de la transformation.

Il faut rajouter, que si un port veut redynamiser certains sites, l'investissement sera moins important que pour une urbanisation.

Le but de modelage et d'organisation spatiale est de répondre à une fonction portuaire précise.

Dans le cas où celle-ci n'est plus viable, on revendique une adapte de la forme du territoire à l'émergence de nouvelles fonctions.

Cette opération est accompagnée par un nombre de difficultés, la première est de gérer le

modelage fonctionnel et la seconde est celle de gérer le décalage du site, son anachronisme par rapport au reste de la ville (pollution, dégradation, désertification) .

10.2 Aménagement paysagère des ports :

La stratégie de réaménagement des ports et de leurs friches établit une question du lien de ces lieux avec la ville. Sachant que les relations entre ville et port procédaient d'un rapport très complexe, aussi bien mental que spatial.

Bien que les dernières époques portuaires aient accentué les divisions, les ports n'ont jamais été des entités indépendantes, les réseaux, les formes urbaines, les usages se côtoyaient mais s'interpénétraient également, dialoguant malgré leurs oppositions.

La notion de paysage a une dimension esthétique forte, voire picturale littéraire en tant que représentation mais elle recouvre de nombreuses acceptions et le paysage manifeste aussi les politiques d'aménagement du territoire, voire la géopolitique. Le paysage est d'abord appréhendé visuellement, mais les parfums et ambiances sonores en modifiant aussi la perception (on parle parfois de paysage sonore).

De ce fait il y a eu une volonté d'intégrer le paysage dans les projets d'aménagement urbain, cette dernière se traduit par une forte présence des paysagistes , notamment dans les opérations d'aménagement des bords d'eau : Alexandre Chemetoff sur l'île de Nantes, les bords de la Vilaine à Rennes ou la ZAC Stanislas-Meurthe de Nancy.

Les paysagistes jouent un rôle fondamental dans les problématiques de l'aménagement des ports qui nécessite une démarche globale, s'intéressant à l'ensemble d'un territoire. « ... notre compétence, dit Michel Desvigne, apparaît déterminante dans la mise en situation des villes dans le territoire et au-delà, car nous travaillons plus largement au niveau des géographies et des territoires... »²⁴.

Quant aux structures d'aménagement, elles traduisent l'objectif de créer une nouvelle relation spatiale entre le port et la ville. L'orientation des bâtiments, des places et autres espaces publics est destinée à ouvrir les quartiers riverains sur l'eau et à créer de multiples perspectives sur le paysage portuaire. Les aménagements jouent sur les contrastes entre la ville minérale, les espaces paysagers et l'élément aquatique, où cherchent à renforcer les liens par le jeu des matières et des coloris.

²⁴ « Paysage et territoire : quelle renaissance ?, propos recueillis par Marie-Luce Thomas et Christian Ruby auprès de Michel Desvigne et de Christine Dalnoky, *Urbanisme*, n° 280, janvier-février 1995, pp.13-17.(CDU)

10.3 Entre préservation et modernisation :

Parlant des actions de transformation et restructuration ainsi d'aménagement on se trouve face à un conflit conservation / redéveloppement c'est une situation d'opposition entre la tendance à maintenir les anciens paysages (anciens bâtiments, anciens quartiers) et la nécessité de les détruire pour faire naître de nouvelles activités.

Ce conflit d'usage se prolonge entre le maintien de fonctions maritimes et l'introduction de fonctions étrangères à l'ancienne activité portuaire.

Tout espace portuaire a ces traces de passé tant dis que les interventions à l'intérieur de ce dernier nous conduit à s'interroger s'il faut faire entièrement table rase de ce passé, pour construire un nouveau système répondant aux exigences présentes et tourner vers l'avenir, ou s'il faut partir de ces traces et s'appuyer sur leur existence pour imaginer et créer de nouveaux modes d'usages.

De ce fait la prise en compte de l'ancienne vocation ne doit pas être seulement considérée comme nostalgique et contraignante, mais comme « un potentiel d'enrichissement, afin d'éviter l'application de modèles standardisés et banalisés »²⁵ et dictés uniquement par la loi du marché et des ambitions de développement, parfois démesurées.

Plusieurs sont les techniques de conservation des activités portuaires telle que la transformation des anciens ports en ports de plaisance comme à Lyon, Bordeaux où on aide aussi à réanimer les plans d'eau en développant la navigation de plaisance et le tourisme portuaire.

On perçoit alors que l'histoire devient un élément de marketing urbain, afin de faire émerger une nouvelle image maritime, en utilisant le passé pour justifier et promouvoir une tradition d'échanges et attirer des flux notamment touristiques.

Cette volonté s'exprime à travers une politique patrimoniale, qui consiste à reconvertir d'anciens bâtiments en les adaptant à des usages modernes (recyclage économique du passé).

11.1 Le projet urbain démarche pour faire la ville avec le port :

En s'interrogeant sur ce que sera la ville portuaire de demain, on a besoin d'un aménagement à long terme d'un projet qui prend en compte tous les enjeux et les impacts donc la réponse c'est le projet urbain .

11.2 Présentation du projet urbain :

Les notions traditionnelles de plan et de planification sont progressivement remplacées par celles de développement urbain durable et de projet urbain. Le projet urbain présente

²⁵ Clark, M. (1988) "The need for a more critical approach to dockland renewal", *ibid.*

plusieurs dimensions, comme il a un sens de plus en plus insaisissable. En parlant de cette ambiguïté, Marcel Roncayolo dira qu'« *en dépit de cette double dénomination de 'projet' et d' 'urbain', la notion n'a jamais été totalement éclaircie, même si les points de vue ce sont affrontés.* »²⁶. Ce dernier procède d'autre définition : « *Le projet urbain est à la fois un processus concerté et un projet territorial : il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civils et institutionnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un développement urbain durable* ».

On constate alors que le projet urbain est à la fois...

- **Un processus concerté...** Le projet urbain est un ensemble de démarches visant à l'obtention d'un accord entre les différents acteurs, auxquels peuvent participer toutes les parties prenantes (habitants, associations, propriétaires, administrations, élus, experts), et où sont définies les règles de la participation et les rôles de chacun (consultation, concertation, décision)
- **Un projet territorial...** la ville est composée de « territoires » – le bâtiment, la rue, le quartier, la commune, l'agglomération – qui sont autant d'espaces de vie appropriés par leurs usagers. Le projet urbain devrait prendre en compte l'ensemble des enjeux de société pertinents à l'échelle du territoire concerné : enjeux de qualité du cadre de vie, mais aussi enjeux de convivialité, d'intégration, de vitalité économique.
- **Il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement...** Le projet urbain est d'abord orienté vers la réalisation d'infrastructures. La réalisation de ces « contenants » devrait en principe s'articuler étroitement avec des stratégies sociales et économiques, permettant de faire vivre les « contenus » : création d'entreprises et d'emplois, mesures d'intégration, de formation, d'animation, de solidarité, etc.
- **Sur un territoire urbain donné...** Le projet urbain s'adresse à un lieu ou un territoire particulier, qui peut être une parcelle, un quartier, une commune ou une agglomération toute entière. Cela signifie la prise en compte et la valorisation d'une identité locale, la construction d'une vision commune pour le territoire, voire la mise en place d'institutions représentatives (associations de quartier, conseil d'agglomération...)

²⁶ Marcel RONCAYOLO ; « Lectures de villes ; Formes et temps », p. 84.

- **Intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme...** Le projet urbain doit tenir compte à la fois des enjeux locaux, telle que la préservation du cadre de vie pour les populations locales, ainsi que des enjeux plus globaux telle que la construction de logements ou la réalisation de grands équipements. Il doit tenir compte de demandes contemporaines, mais anticiper aussi celles de demain. Pour cela, il doit prévoir la mutabilité des affectations et la modularité des usages.

- **En vue d'un développement urbain durable.** Le projet urbain vise des mesures générant des plus-values à la fois dans le domaine social, environnemental et économique. Dans ce sens, il favorise les approches intersectorielles, s'adresse aux experts des différentes disciplines concernées, valorise les partenariats entre le public et le privé, entre le social et le spatial.

Autrement dit, le projet urbain est une démarche intersectorielle, interinstitutionnelle et interterritoriale visant au développement intégral d'un territoire urbain donné à travers de plusieurs "sous-projets"

On considère que le projet urbain est le passage d'une « architecture urbaine » à une problématique d'un « urbanisme architectural ». L'enjeu est de concevoir l'architecture ou le jardin comme un moyen de générer la ville ou l'environnement urbain, non seulement dans sa forme, mais aussi et avant tout dans son évolution et sa dynamique propre.

Cette complexité et ambiguïté, qu'on trouve dans le projet urbain a été exprimée par Marcel

Roncayolo dont il dit « *en dépit de cette double dénomination de "projet" et d' "urbain" la notion n'a jamais été totalement éclaircie, même si les points de vue ce sont affrontés.* »²⁷.

Le projet urbain est une notion qui se caractérise par une double dimension qui l'affirme, ce dernier constitue une certaine complicité et similitude des démarches désignées en matière d'intervention urbaine .ou l'équivalent du terme dessein (intention) et de dessin (plan) ²⁸;en effet le terme de "projet" renvoie à la construction d'une image que l'on souhaite atteindre. Toutefois, le mot "projet" n'est plus un attribut lié à l'action de l'architecte. Il connaît un sens plus large, comme le précise D. Pinson : « *Le concept ne peut donc plus être la propriété d'une discipline : il participe d'un type de société qui vit un temps qui n'est plus comme arrêté, mais constamment en attente de son "à-venir"*. »²⁹

²⁷ Marcel RONCAYOLO ; « *Lectures de villes ; Formes et temps* », p. 84.

²⁸ 4 Encyclopédie Encarta 2006.

²⁹ D. PINSON ; Cité par Patrizia Ingallina, op. cit. p. 99.

Parmi les particularités du projet urbain c'est qu'il détermine des enjeux économiques, sociaux, urbains et territoriaux, il articule par sa démarche plusieurs échelles : architecturales, urbaines et territoriales. Et le plus meilleur c'est qu'il ramène à la médiation plusieurs acteurs et professionnels, tous porteurs d'une représentation du territoire en question, dans l'objectif d'arriver à un résultat formant une large adhésion. Il faut noter qu'il se manifeste par sa concrétisation sur le terrain afin de produire un nouveau morceau de ville ou régénérer des quartiers en difficulté.

Alain Charre, parle des nouvelles conditions du projet urbain qui se concrétisent dans particularités propres au lieu d'intervention: « *Or, aucune situation locale spécifique ne peut espérer de solutions modèles. Le projet urbain suppose en lui-même un existant déterminant qu'il s'agit de reconnaître comme partenaire et non comme objet abstrait.* »³⁰

La démarche de projet urbain n'est nullement une image figée bien au contraire elle se conçoit, se matérialise et se concrétise à l'aide d'«...un processus non linéaire, dynamique, qui va et vient entre la formulation du problème et la formulation de la solution... »³¹cette démarche se compte comme une démarche favorable qui vise à trouver des réponses aux situations complexes de l'espace urbain dont elle définit les stratégies d'actions qui s'inscrivent dans une réflexion territoriale globale.

11.3 Le développement de la notion de projet urbain :

La notion de plan qui a été employée par les acteurs et les décideurs de l'urbanisme ,à été remplacée par la notion de projet urbain cette dernière était déjà la tendance des années 1970.

Principalement employée par les architectes comme synonyme de “ composition urbaine ”. Ils y associaient aussi l'idée d'un projet d'architecture “ à grande échelle ”. Autrement dit, la notion de “ projet ” classique, processus technique du ressort de l'architecte, l'emportait sur celle, plus large, d' “ urbain ” qui se réfère à la ville et qui renvoie de ce fait à des compétences multiples et donc pas uniquement aux problèmes d'organisation spatiale.

Plusieurs expériences marquaient ce passage en à titre d'exemple on a le cas de Bologne avec une expérience de planification qui intègre l'idée de projet en ouvrant aussi la voie à

³⁰ Alain CHARRE ; « *L'intellectuel, la mégapole et le projet urbain* » ; In *Mégalopole* n° 22 et dernier, 2001, p. 11.

³¹ 11 Socratis STRATIS ; « *La démarche de projet à l'échelle urbano-architecturale* » ; In *Mégalopole* n° 22 et dernier, 2001, p. 85.

la participation des citoyens. Aussi, le travail fin d'analyse typo-morphologique qui contribue à l'établissement d'une culture du projet ce qui a conduit à la nouvelle notion.

Concernant le cas de France, le relais s'établit entre une planification technocratique démonétisée et de nouvelles formes d'intervention de la collectivité, dont le traitement difficile du quartier des Halles a amorcé le débat.

Ch. Devillers, auquel on doit aussi une production déterminante pour la fixation des concepts de typologie et de morphologie en France, qui déclenche un véritable débat sur le projet urbain où ses œuvres ont conduit à une certaine systématisation dans la production des espaces urbains.

Les écrits de Ph. Panerai et J. Castex vont dans le même sens. À partir de la décentralisation (1983), la critique de Devillers assume presque une dimension éthique face à la demande des maires, de plus en plus pressante, de lancer des "projets urbains" comme démonstration (et parfois aussi comme caution) d'une politique de l'action. La lutte des villes pour s'affirmer conduit à devoir afficher de manière "éclatante" que l'on a une claire stratégie de développement dont le projet urbain est garant.

Devillers, qui entre-temps a donné une démonstration dans sa pratique professionnelle de la logique du projet urbain avec la recomposition du quartier Saint-Saëns à Saint-Étienne (zup de Montreynand, initiée en collaboration avec P. Chemetov entre 1979 et 1982), avance la nécessité de cadrer le concept contre ces dérives et cette inflation de la notion.

Dans sa conception, il demande un savoir spécifique sur la ville, son processus de transformation, les lois qui règlent ses formes, les analyses à mener et les outils conceptuels à mettre au point afin d'établir une médiation entre les différentes échelles, de la parcelle à la ville, par l' "embrayage" (agencement). C'est une pensée de la relation, avant tout. Il porte sur des tissus constitués qu'il doit permettre de valoriser, en particulier à travers la prise en compte de l'espace public (ou espace ouvert) qui constitue le lien, la connexion aussi bien avec l'histoire qu'avec les espaces de la ville en leur donnant du sens. En ce sens, le projet urbain reconstitue la globalité de la ville par la reconstruction d'un discours dont les espaces publics tiennent le fil conducteur (continuité). En tant que projet global, il s'oppose à une pensée sectorielle de l'aménagement qui a caractérisé les réseaux avec la création d'effets de coupure très nets entre villes et parfois à l'intérieur d'une même ville avec toutes les difficultés que cela comporte.

D'autres actions sont engagées, dès la moitié des années 1980, sur les espaces publics (pour Paris on peut citer les réaménagements de la place Stalingrad et des Champs-Élysées effectués par B. Huet). Des projets plus spécifiques, de reconquête urbaine (canal de

Roubaix, toujours par Devillers), de liaison inter-quartiers (tramways de Nantes ou de Strasbourg appelés aussi “ lien de ville ”), voient ainsi le jour. Il s’agit certes de projets qui diffèrent par leur type, par leur taille, etc., mais qui ont en commun le fait d’intégrer la même logique, qui est celle du projet urbain, la posture avec laquelle il se situe par rapport à son champ d’action. Elle prend en compte différents facteurs économiques, sociaux, spatiaux, et elle est complexe, car elle relève de l’intérêt général.

Même si les débats ont contribué à une plus grande ouverture et surtout à la prise en compte de la globalité de la notion de projet urbain, un décalage existe toujours entre les énoncés et la pratique. Cette difficulté est bien illustrée dans la réalisation des projets de morceaux de ville (projets urbains complexes) qui sont à considérer comme des projets urbains, car leur portée est large. Les expériences montrent que les trois dimensions déjà mentionnées (économique, sociale et spatiale) ne sont pas toujours prises en compte de manière égale. C’est le cas d’Euralille (première tranche) où la dimension prépondérante a été économique alors que la dimension sociale n’y apparaît qu’en partie (augmentation des emplois), les habitants n’ayant pas été consultés, mais seulement informés le projet une fois arrêté.

Le projet urbain peut être aussi bien une action concrète qu’une démarche méthodologique.³²

11.4 Le but du projet urbain :

Le projet urbain se proposait de requalifier les espaces urbains, atteints par les changements sociaux et économiques et par le ralentissement de l’économie, démonétisés par les excès du zoning et les dangers des quartiers difficiles – ou des grands ensembles ; il voulait aussi requalifier le travail de l’urbaniste, ainsi que la dignité de son intervention.

À l’époque des fortes croissances, il devait en quelque sorte accompagner, prolonger l’essor de l’économie, le mouvement des populations, le changement des modes de vie, la transformation des techniques.

La notion de projet urbain doit répondre aux nouvelles conditions telles que les qualités de l’accessibilité, de l’équipement, des environnements de toute nature, des aménités commandent l’attractivité. Le traitement du terrain devient facteur majeur de l’expansion ou simplement du maintien de l’état social. Le discours sur le marketing urbain souligne, peut-être, à l’excès, ce phénomène.

³² Ingallina Patrizia, « Le projet urbain, une notion floue », *Le projet urbain*, Paris, Presses Universitaires de France , «Que sais-je ?», 2008, 128 pages

11.5 Les critères de projet urbain :

Le caractère spécifique du projet urbain, s'ordonne autour de trois thèmes : l'introduction du temps, la multidisciplinarité et la participation.

Introduction du Temps : s'occupe du rythme des changements et des difficultés de l'anticipation, le projet est pensé comme stratégie et non fixation rigide d'un plan : il doit fixer des objectifs larges sans aspirer à construire un schéma définitif et à déterminer à priori la succession des programmes.

Si le mot projet fait partie du « capital » de l'architecture et de sa tradition (projet et projection) ; le projet dit urbain est englobant. L'objet de la démarche est à la fois social, économique, culturel ; l'architecture et l'esthétique références majeures mais subordonnées, en quelque sorte, à une volonté plus générale. Le projet n'est pas, non plus, projection en table rase mais soucieux de jouer avec les temporalités présentes dans l'espace urbain, les héritages, l'articulation entre continuité et innovation, qu'il s'agisse de structures matérielles, de pratiques ou de représentations.

La multidisciplinarité : l'urbanisme est sans doute moins une discipline qu'un domaine de réflexion et d'action au carrefour de savoirs multiples, qui vont du contexte naturaliste, géographique aux usages et même aux idéologies. Rencontre du savoir, mais aussi des acteurs, des institutions publiques et organisations privées, des « décideurs », des « concepteurs », mais aussi de celui que l'on nomme l'habitant.³³

11.6 Les enjeux du projet urbain :

Le projet urbain a une portée globale. Il ne se fige pas dans des schémas stricts, mais s'inscrit dans une finalité plus large. Cette dernière repose sur des enjeux sociaux, économiques et spatiaux qui varient selon les contextes et leurs spécificités.

- **Les enjeux sociaux :**

Christian Devillers, architecte-urbaniste ouvert aux aspects sociaux, définit le projet urbain comme « *une démarche ayant pour but de rendre l'espace à l'usage* »³⁴

Les objectifs relevant de cette dimension sociale sont, par exemple :

- Garantir une mixité sociale, en optant pour une mixité fonctionnelle,
- Assurer l'accès aux équipements et services publics pour le plus grand nombre.

³³ Patrizia Ingallina, Préface de Marcel Roncayolo, Presses Universitaires de France « Le projet urbain », 2008, p. 3.

³⁴ Christian DEVILLERS ; Cité par Patrizia Ingallina ; op. cit. p. 18.

- Impliquer les habitants dans la démarche du projet.
- Favoriser la convivialité en aménageant des espaces publics de qualité,
 - **Les enjeux économiques :**

Dans ce cadre, le projet urbain se définit en tant que « *une démarche opérationnelle ayant pour objet la ville qui répond à une logique de marché* »³⁵.

Ces enjeux dégagent les objectifs suivants :

- Promouvoir le partenariat public-privé.
- Intégrer les démarches de management et de marketing urbain.
- Encourager l'implantation d'entreprises créatrices d'emplois.
- Opter pour le commerce de proximité pour créer un esprit de quartier.
- Attirer les investissements privés pour le logement.
- Inciter la mixité des activités.

- **Les enjeux spatiaux :**

Ayant un aspect urbain, territorial, ou encore symbolique, les objectifs dans ce cas, se manifestent par les points suivants :

- L'utilisation de l'espace avec économie en tenant compte des enjeux environnementaux.
- Priorisation de la régénération urbaine en fabriquant la ville sur la ville.
- La définition d'une occupation du sol en garantissant une cohérence urbaine et territoriale.
- La création d'un maillage qui respecte la logique du tracé existant.
- L'amélioration de l'image des paysages urbains et du territoire.

11.7 Les échelles du projet urbain :

Dans une étude intitulée « *Eléments pour comprendre le projet urbain* », Nicole Bachofen, en abordant le projet urbain et ses deux dimensions politique et spatiale, conclut que « *l'intervention en un point de la ville sera d'autant plus pertinente qu'elle s'inscrira dans une stratégie globale* »³⁶. Pour la construction ainsi de tout projet, elle met l'accent sur la pertinence de l'approche de deux échelles territoriales : celle de l'aire urbaine et celle des micro-territoires qui la composent.

³⁵ Philippe GENESTIER ; Cité par Patrizia Ingalina, op. cit. p. 15.

³⁶ Nicole BACHOFEN ; « *Eléments pour comprendre le projet urbain* », p.7.

L'échelle des micro-territoires par son niveau renvoie à des aspects tels que l'ancrage des individus dans leurs quartiers, les possibilités d'appropriation des espaces de proximité, alors que l'échelle de l'aire urbaine renvoie à des territoires plus vastes, où il s'agit des parcours, des repères, des réseaux, des rapports entre centre et périphérie, des relations des différents pôles entre eux.

Par ailleurs, 'les échelles du projet urbain' sont traitées, par Patrizia Ingalina, en basant sur le constat «... que la notion de projet urbain est actuellement largement employée en planification où elle tend à se substituer à la notion de plan... »³⁷. Pour confirmer que les échelles du projet urbain ont un impact direct sur la planification, c'est-à-dire les niveaux où se décident les politiques d'aménagement.

Marcel Roncayolo reconnaît ainsi ce niveau : « ...le projet urbain d'aujourd'hui ne peut guère être identifié à une forme globale de la ville... C'est à des échelles intermédiaires que l'urbain se définirait à l'égard de l'architectural... ».

11.8 Les outils de projet urbain :

La représentation graphique des projets urbains démontre un rôle assez important dans :

- L'association des acteurs à l'analyse du site et de la commande.
- Le débat pour confronter des points de vue.
- La mobilisation des forces existantes autour du projet et l'envie d'agir sur le lieu.
- Communication du projet, sa démarche, ses références.
- Précision des principes, des moyens et des fins d'un aménagement.

11.9. Le projet urbain dans les villes portuaires :

- Le projet urbain au sein des espaces portuaires autonomise l'urbain par rapport à la ville.
- On trouve comme illustration le projet urbain de Saint Tropez, Nantes, Bordeaux ou Marseille et des nouveaux dispositifs mis en place montre une spécificité du projet urbain et sa réussite dans les territoires portuaires.
- Seule une « reconquête » par l'urbain est affirmée sur le port et ses activités et bassins et
- Établissements considérés en tant que simples décors sans stratégie de réaffectation spécifique. A l'inverse, le port peut, lui, définir une stratégie de développement en sois sur son territoire public portuaire sans concertation avec

³⁷ Patrizia INGALLINA, op. cit. p. 20.

le territoire de la ville. Cette situation cloisonnée entre ville et port explique le retard des opérations des villes portuaires.

- A partir des recherches menées sur les villes portuaires , on peut mettre en évidence d'autres différentes démarches de villes qui mettent en avant l'objectif stratégique pour définir un projet autour des espaces portuaires .Au-delà de Barcelone- exemple bien connu- qui a placé son projet de restructuration du vieux port dans un processus beaucoup plus général de mobilisation des forces de la cité autour d'un « plan stratégique »
- .À la recherche d'une valorisation des spécificités de leurs sites, ces villes jouent prioritairement sur l'intégration économique et urbaine. Les composantes portuaires sont ici considérées dans leurs centralités urbaines et productives, dans un rapport étroit entre ville et port, liant les activités modernes immatérielles d'interface dans la ville avec les activités matérielles et commerçantes du port. Le statut municipal des ports est ici déterminant qui permet une appropriation plus rapide des mutations actuelles dans la mesure où les conflits d'intérêt entre représentants de la ville et acteurs du port s'expriment et sont directement négociés au sein de l'institution municipale pour la définition d'une planification stratégique commune. L'urbain et l'économique vont de pair, sur le mode d'une tension permanente mais dans l'affirmation d'une communauté territoriale. PROJET URBAIN ET/OU PROJET DE VILLE Animé par Alain BOURDIN.

11.10 Le projet urbain durable :

Le but de projet urbain dans les thématiques ressemblantes à notre cas de recherche est de produire des conditions plus convenables aux zones maritimes et urbano-portuaires ,donc si on envisage d'assurer une valorisation à ces zones il faut tout d'abord valoriser l'environnement et son développement car ces deux derniers ne peuvent jamais traiter séparément.

La condition principale de la réussite des actions de projet urbain qui font l'articulation des zones portuaires et de faire la ville avec le port ainsi que d'ouvrir la ville sur son littoral est ceux de l'amélioration et du développement de l'environnement .

Le projet urbain durable ne se fait qu'à travers le développement urbain durable qui se base sur les enjeux suivants :

- Densifier .
- Eco gestion des ressources .
- Valoriser les espaces publics .
- Agencer les centralités et favoriser la mixité .
- Développer les équipements et les services publics .
- Maitriser l'étalement économique des ressources .

Il est nécessaire de noter qu'il est difficile de traduire le développement durable dans le projet urbain ce qui explique que la présence de durabilité ne veut pas dire un projet urbain car c'est beaucoup plus complexe que ça ."l'attachement à une caractéristique de durabilité ne suffira pas à qualifier un produit de durable "(Plottu 2007).

A. Mesures pour un développement urbain durable applicables au projet urbain durable :

- **Mesure pour les liens sociaux:**

Concevoir un projet urbain qui renforce la cohésion social par l'équité, l'intégration sociale et la vie locale .

- **Mesure pour l'environnement :**

- ✓ Optimiser la consommation énergétique des bâtiments .
- ✓ Réduire les transports individuels motorisés favorise la biodiversité .
- ✓ Les constructions écologiques
- ✓ La gestion des déchets domestiques
- ✓ Améliorer la gestion de l'eau

- **Mesure pour la viabilité économique:**

- ✓ Créer des logements et des emplois .
- ✓ Financer les équipements et assurer la viabilité à long terme .

- **Mesure pour le cadre de vie :**

- ✓ agencer les fonctions urbaines en renforçant des centralités ,favorisant la mixité fonctionnelle et reliant les centralités par les réseaux de transport public.
- ✓ le rôle capital des espaces publics en accueillant une diversité de pratiques sociales et apportant une variété d'impressions visuelles.
- ✓ Densifier la ville pour une meilleure préservation des terrains non bâtis et du paysage et une bonne économie d'énergie ainsi que la viabilité des commerces et des services et le renforcement des opportunités d'interaction sociales.

- **Mesure pour la participation des habitats :**

- ✓ Elle permet d'améliorer l'accessibilité sociale et d'anticiper les blocages .
- ✓ Elle permet d'améliorer la communication et le lien social .
- ✓ Elle permet de mieux défendre l'intérêt public et limiter les conflits .

B. Les démarches de projet urbain durable :

❖ La démarche environnementale :

C'est une démarche simplifiée quand la seule dimension environnementale est intégrée dans les projets dont elle peut être à l'échelle du bâtiment ou bien de l'urbain, cette démarche est considérée comme un outil d'aide à la décision qui permet d'intégrer les préoccupations énergétiques et environnementales dans les projets d'urbanisme et d'aménagement et concourt à l'amélioration de leurs qualité environnementale .

❖ La démarche transversale et intégrée :

C'est une démarche solidaire et équitable participative en articulant les trois dimensions de croissance économique de la qualité environnementale et l'équité social.

Cette dernière se compose de 4 phases :

- Prise de conscience des problèmes et prise de décision initiale
- Diagnostic partagé et rédaction du cahier de charge.
- Evaluation du projet et la mise en œuvre.
- Le plan d'action.

❖ Démarche participative :

Elle implique plusieurs acteurs tels que les sociologues et les associations dont le but de la démarche est d'améliorer la qualité de vie.

C. Les étapes de projet urbain durable :

Phase de décision :elle englobe l'identification des problèmes qui nécessitant une action étape qui mène à la décision stratégique pour la réhabilitation durable d'un quartier .

-Phase d'analyse : on commence par l'étape de l'état des lieux en passant par le diagnostic partagé de développement durable à fin de pouvoir sortir les priorités et les enjeux stratégiques en dernier lieu.

-Phase d'évaluation : c'est une phase dans laquelle on entame l'élaboration des scénarios afin d'arriver à l'évaluation de ce dernier .

-Phase d'action : c'est la phase finale où on passe à la pratique du projet par l'élaboration de plan d'action ,cahier de charge ainsi que le suivi et l'évaluation du projet .

12.1 Le renouvellement urbain :

*« Le terme de renouvellement renvoie à une reprise en profondeur des tissus urbains existants qui est proche de celui de rénovation. Celui de requalification caractérise une action qui redonne de la qualité et témoigne d'une volonté de ménager le patrimoine bâti. ».*³⁸

Le renouvellement urbain comme élément majeur d'une politique urbaine et d'une politique de la ville, une tentative localisée, un ensemble d'intentions des grands acteurs ou encore une panoplie «renouvelée» de démarches, de moyens de financements, de procédures. Il est devenu, récemment, une pratique qui se répand progressivement, il commence à être mis en œuvre significativement dans plusieurs villes et agglomérations.

Il constitue une des préoccupations majeures de beaucoup de villes et d'agglomérations. En effet, ce terme correspond à un «moment» de l'histoire de nos villes, du moins d'une bonne partie d'entre elles, à une situation et à une évolution d'un certain nombre de quartiers ou de morceaux de ville aux caractéristiques particulières, à un «état» de l'action sur la ville montrant des limites inquiétantes.

Penser et agir pour le renouvellement urbain, c'est observer qu'un certain nombre de tissus urbains se renouvellent pas ou se renouvellent mal, sont fortement marqués et sont durablement dans une spirale négative, que les modes et les moyens d'action de pouvoirs publics pour y remédier ne donnent pas les résultats escomptés, ne gagnent pas la course poursuite entre la spirale de la déqualification et la dynamique de requalification.

12.2 Les enjeux du renouvellement urbain :

- La favorisation de La mixité fonctionnelle
- L'essor économique
- L'homogénéité sociale et territoriale
- Le développement durable.

Le renouvellement urbain peut être l'occasion d'améliorer sur un site le paysage, la biodiversité, la trame verte et bleue, la gestion des risques, la qualité des sols (dépollution) et de l'air (plantations). Le végétal peut jouer un rôle multiple, jusqu'à l'assainissement, à

³⁸ Guilles Novarina, Paola Pucci, Annales de la recherche urbaine n :97.

condition que le projet anticipe le temps nécessaire aux processus biologiques de dépollution³⁹.

13.1 Le tourisme :

Le tourisme est devenu une activité économique importante à l'échelle mondiale, il constitue un moteur de développement, de valorisation du patrimoine culturel et historique et un accélérateur de la croissance.

L'Algérie est aujourd'hui une destination touristique quasiment vierge qui n'a malheureusement pas été encore suffisamment exploitée contrairement aux autres pays du pourtour méditerranéen. En effet, elle possède un potentiel touristique énorme qui peut donner naissance à une industrie touristique étendue et prospère. L'Algérie est mise en valeur par ses côtes littorales, ses montagnes, ses plaines, ses forêts et ses hauts plateaux et aussi par son désert et ses paysages multiples. Elle regorge de richesses historiques et archéologiques qui méritent d'être découvertes. Ces atouts lui permettent de devenir une destination primordiale de tourisme littoral, de tourisme vert ou encore de tourisme culturel et historique. Actuellement, le tourisme pour l'Algérie n'est plus un choix mais plutôt une réelle opportunité.

13.2 Définition du tourisme :

Le tourisme est une industrie vaste et polyvalente dont la complexité se reflète dans la terminologie utilisée pour la décrire et la qualifier. C'est pourquoi on définit le tourisme comme une activité humaine. Celle-ci est basée sur un déplacement, un changement de place et par extension géographique un changement d'habitat.

G. Cazes (1989, P7) considère que : « Le tourisme est un phénomène nouveau qui n'a vraiment émergé dans la réalité quotidienne que depuis moins d'un demi-siècle. Mais il a connu une expansion et une généralisation si rapide dans la société comme un élément banal et naturellement constitutif de cette vie quotidienne ».

Alors comme le déclarait l'historien Marc Boyer (Jean-Pierre Lozato-Giotart, 2003, P9) « Le tourisme n'est qu'une invention humaine ».

Le tourisme est aussi un enjeu environnemental, le développement du tourisme nécessite des ressources de qualité et tout en renforçant le poids social, culturel et économique d'un pays, d'une région, d'une localité ou d'un espace, puisqu'il oriente l'aménagement territorial en mettant en valeur certains sites par rapport à d'autres, il ne faut pas perdre de

³⁹ Espaces naturels régionaux, *Renouvellement des centre-bourg et des villages, une démarche engagée!*, Espaces naturels régionaux, coll. « journal », 2015

vue que l'impact du tourisme sur l'environnement n'est pas neutre et peut être hautement nuisible.⁴⁰

13.3 Les formes du tourisme :

Le tourisme des jeunes : est un phénomène qui a été fortement influencé par les mouvements de jeunesse nés après la deuxième guerre mondiale .

Le tourisme de cure, de santé ou thermal : tient essentiellement aux raisons de santé. Cette forme de tourisme a comme objectif l'amélioration de sa santé en utilisant des séjours qui intègrent soins curatifs et préventifs.

Le tourisme sportif : son évolution et sa diversification en font un phénomène de masse. L'expression tourisme sportif est apparue, pour caractériser un ensemble d'activités et pratiques physiques et sportives.

Le tourisme culturel : est un déplacement d'au moins une nuitée dont la motivation principale est d'élargir ses horizons, de rechercher des connaissances et des émotions à travers de la découverte d'un patrimoine et de son territoire » (Claude Origet du Cluzeau, 1998).

Le tourisme religieux : Un secteur professionnel qui regroupe les séjours à vocation religieuse, comme les pèlerinages.

Le tourisme d'affaires : désigne les déplacements effectués pour des motifs professionnels.

Le tourisme littoral Le tourisme balnéaire : C'est le secteur qui s'adresse aux personnes souhaitant passer des vacances au bord de la mer et pratiquer des activités nautiques.

Le tourisme saharien : Le Sahara offre des potentialités touristiques indéniables consolidées par une civilisation ancestrale qui lui confère, tous les atouts d'une région touristique par excellence.

13.4 Le tourisme durable:

Le tourisme durable est lié à la notion de développement durable c'est-à-dire un développement qui ne remet pas en cause l'environnement naturel et social. C'est un développement touristique qui associe à la fois les ressources naturelles (eau, air, sol, diversité biologique) et des structures sociales et culturelles d'un territoire.

Il s'agit donc d'une forme de développement touristique qui implique la participation des populations qui vivent, travaillent ou séjournent dans l'espace concerné tout en préservant les chances du futur.

⁴⁰ Nassima Djouher KACIMI ZEGGAÏ Aménagement, Urbanisme et Dynamique des Espaces juin 2013.

A. Les principes du tourisme durable :

Les principes sont définis par la charte du tourisme de l'UNESCO, s'appuient notamment sur :

- Le développement des économies et des cultures locales.
- Le partage équitable des revenus locaux du tourisme.
- La préservation des ressources intégrant la connaissance des milieux.
- La formation des personnels du tourisme .

B. Les formes de tourisme durable:

Il existe différentes formes de tourisme durable qui respectent, et préservent La dégradation des écosystèmes ; La remise en cause du patrimoine culturel ; Le secteur du tourisme, Les bouleversements des traditions et des modes de vie ; La concurrence pour l'accès aux équipements collectifs et aux infrastructures.⁴¹



Figure 2.9:schéma des forme du tourisme durable
Source :réaliser par l'auteur

13.4 Histoire du tourisme Algérien :

- **La période coloniale:**

Le secteur touristique n'a pas été épargné, dans le but de soustraire l'Algérie à tout courant d'échange qui aurait pu heurter les intérêts de la colonisation.

- **La période post-coloniale:**

⁴¹ (Vellas, 2002, P 190):

En 1962: Les infrastructures se limitaient à quelques unités hôtelières principalement implantées dans les grandes villes du Nord à forte densité européenne.

En 1963: Création du ministère du tourisme.

En 1967: La réalisation des infrastructures touristiques importantes tournées vers une clientèle étrangère créatrice d'emplois et d'équilibre régional. D'où la mise en place d'une infrastructure d'accueil .

En 1976: L'Algérie est devenue membre de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT).

Entre 1990-2000 : Le tourisme de notre pays dans cette période se caractérise par : Un parc hôtelier insuffisant et déséquilibré, Des produits touristiques peu fiables ,Une conjoncture touristique peu fiable.

Entre 2000 - 2005 : Une augmentation de 20% avec un retour des étrangers

2002 : une revitalisation du tourisme .

En note que le début du tourisme été par les ZET clôturées.

13.5 Le tourisme maritime en Algérie :

L'Algérie est située avantageusement au bord de la mer méditerranée. Son littoral est époustouflant de beauté. Ses paysages méditerranéens se succèdent d'Est en Ouest sur 1 200 Km de côte encore vierge. Avec ses baies magnifiques, les plus belles au monde, le littoral algérien est la destination de rêve pour le tourisme balnéaire et les sports aquatiques et subaquatiques.

Les loisirs et le tourisme en général constituent un besoin pour tout individu et lui procurent détente, découverte, dépaysement, culture, échanges, ... « *Voyager et découvrir de nouveaux horizons sont des besoins essentiels au même titre que se loger ou se nourrir. C'est aussi une des aspirations les plus ancrées dans la nature humaine qui a sans doute conduit les premiers hommes à progressivement peupler l'ensemble de la planète* »⁴²

13.6 Les potentialités du tourisme Algérien :

- Un potentiel touristique important et diversifié mais largement sous-exploité, (diversité des paysages et des sites naturels montagnes et forêts, Sahara et oasis).
- Un climat modéré.

⁴² CACCOMO J.-L. (2007) Fondements d'économie du tourisme : Acteurs, marchés, stratégies, Éd. De Boeck Université, Bruxelles, p. 11

- L'Algérie dispose d'un patrimoine matériel et immatériel riche et des sites exceptionnels.
- Une image de marque liée au Tourisme saharien, notamment au plan international
- La proximité des principaux marchés émetteurs.
- Un réservoir de sources thermales considérable.
- Un important réseau d'infrastructures aéroportuaires et routières en cours de réalisation.

13.7 Les faiblesses du tourisme Algérien :

- Une absence de lisibilité des produits du tourisme algérien.
- Un hébergement et une hôtellerie très insuffisants et de mauvaise qualité.
- Un manque de maîtrise des nouvelles techniques de prospection du marché par les voyageurs.
- Un manque de qualification et de performance des personnels.
- Une faible qualité du produit et des prestations du tourisme algérien.
- Une faible pénétration des technologies de l'information et de la communication dans le tourisme.
- Une gouvernance, une organisation et une culture inadaptées au tourisme moderne.

Le tourisme est un secteur florissant. Il est l'une des plus grandes industries au monde et dans de nombreuses régions, il représente une source importante d'investissement et d'emploi. En effet, en termes de recettes réalisées et d'emplois créés, il est devenu la première source de revenus et de richesse dans plusieurs pays, surtout dans les pays développés.

14. Thématique d'exemple :

Notre choix s'est porté sur les exemples suivants en basant sur les critères de la richesse des projets et la proximité géographique par rapport à notre cas d'étude ainsi que l'équivalence des villes choisies en terme statutaire et ambitions envisagées de la ville :

I. Saint Nazaire :

A. La rupture ville port :

Le port de saint Nazaire se trouve séparé de sa ville à cause de la présence de la base sous-marine qui date de l'époque de la guerre 1939-1945 cette dernière se présente sous forme d'un énorme bloc en béton qui empêche la connexion et la réconciliation entre ville et port.

B. L'évolution e la relation ville-port :

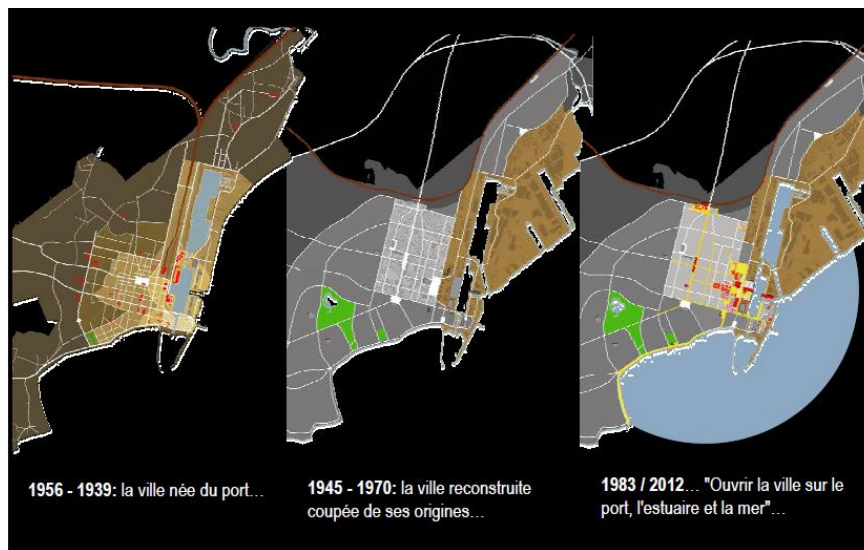


Figure 2.10: synthèse de l'évolution de la relation ville port de la région saint nazairienne
Source: Agence pour le développement de la région nazairienne Rencontres Activités portuaire 03.2012

La ville de Saint-Nazaire a trop changé dont elle était très différente dans une période précédente c'était une ville qui tournée résolument vers la mer, entre la ville et le port, entre les quartiers d'habitation et l'activité portuaire et maritime, il restait ici un grand espace. Cet espace était occupé dans sa partie haute par la Place Marceau, et dans sa partie basse par des constructions provisoires, des hangars et des cours.

Depuis une vingtaine d'années, elle a entrepris de renouer la ville avec son port. A la fin des années 90, un vaste programme de reconquête des friches et de la base sous-marine, a créé un nouveau quartier : « Ville-Port ». Des équipements, des logements, des services, un multiplex de cinéma, des animations sur les quais, le centre international des paquebots « Escal'Atlantic » dans la base sous-marine ont fait muter ce secteur délaissé en quartier attractif une idée qui semblait utopique et folle de la part du maire de Saint-Nazaire c'est de « *Retourner la ville vers la mer* »⁴³.

Les élus, qui décident de l'évolution de la ville, souhaitent relier la ville et le port : refaire de Saint-Nazaire une ville portuaire, offrir aux habitants des quartiers de vie, de travail et de loisirs en contact avec le port et la mer.

De multiples projets et plusieurs actions menés sur ce site dont les interventions font partie du gigantesque programme appliqué sur cette ville durant une longue période afin de mieux

⁴³ Dossier Saint Nazaire : Assumer sa modernité, in revue projet urbain, n°17 juillet 1999, DGUHC, France, p2

développer la ville et d'améliorer la qualité de son espace portuaire .

C. Relier la ville au port :

Un projet ville/port qui relie la ville à son port et à la mer, tout en créant un nouveau quartier où se mêlent différentes activités avec un budget total de 150 millions d'euros,« *Au départ, ce que je voulais, c'était tout simplement retourner les têtes vers la mer, rappeler aux Nazairiens que la raison d'être de la ville, c'est d'être un port* »⁴⁴.

On a intégré une mixité fonctionnelle avec un ensemble d'activités telle que :Affaire et administration ,commerce, habitation ,tourisme Agriculture Industries Loisirs Culture, dont il s'agit de mettre en valeur la base sou marine et d'intégrer une architecture qui abrite un espace culturel, et comme action marquante on a créé des rampe «Pont des deux siècles » qui se prolonge de la ville vers la base.

Le port, raison d'être de la ville, est le témoin privilégié de son histoire.par ailleurs aujourd'hui, le projet urbain Ville-Port permet à Saint-Nazaire de retrouver son port d'origine et de créer, autour des docks, une offre touristique et culturelle authentique et originale. En effet il s'agit d'une autre façon de découvrir le site portuaire : "suivez-nous pour une balade portuaire ".



Figure 2.11:vue sur la passerelle
Source : <http://insitu.revues.org/>



Figure :vue d'ensemble sur le site
Source : <http://insitu.revues.org/>

D. La mise en lumière du projet urbain « le projet ville/port » :

Est un projet de développement, stratégique et opérationnel, engagé depuis 1994 avec un objectif majeur de retisser des relations entre le centre ville, son port et la mer ainsi que Pour enclencher une dynamique de développement fondée sur l'identité portuaire de la ville.

E. Principe de projet :

⁴⁴ Idem (meme page).

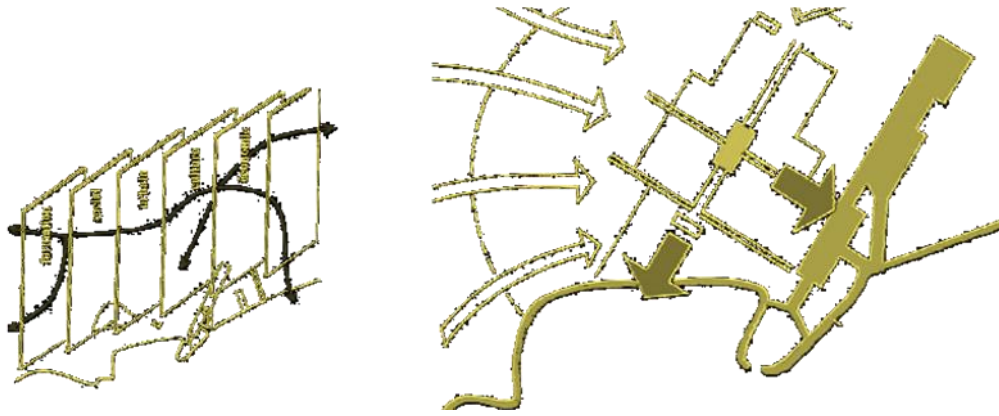


Figure 2.12: schéma de principe du projet .

Soure : Agence pour le développement durable de la région nazairienne – Ville de Saint-Nazaire – Rencontres Activités Portuaires – Mars 2012.

Gérer la contrainte de désarticulation ville port en « *domestiquant* » la base par le biais de percement des alvéoles, en transformant le toit du bâtiment, en une vaste terrasse sur laquelle les promeneurs pourraient dominer l'estuaire ,implanter une série d'activités culturelles.

Cet aménagement central s'est conjugué avec une grande opération de requalification des espaces publics autour de la base et une série d'opérations immobilières, parmi lesquelles l'implantation d'un cinéma multiplexe, qui ont complètement transfiguré le quartier.

- 540 logements bouclent l'opération en rattachant le nouveau quartier portuaire au centre-ville, de façon à retourner définitivement Saint Nazaire vers la mer.
- aménager un important centre d'animation entre le centre ville et les bassins portuaires, où l'architecte Bernard Reichien précise« *l'idée est de créer près de la base une masse critique commerciale pour soutenir le lieu de vie qui se crée près de la base* »⁴⁵



1994: 15 ha de friches



2011 : le quartier ville-port

⁴⁵ Dossier Saint Nazaire : Assumer sa modernité, in revue projet urbain, n°17 juillet 1999, DGUHC, France, p.8



Vue d'ensemble actuelle

Parmi les autres opérations d'envergures la construction d'un nouveau théâtre, l'aménagement de deux nouvelles alvéoles de la base sous – marine, et la pose d'un dôme translucide de 16 mètres sur le toit de la base.

Tous ces équipements publics sont certes, capitaux pour la réussite de l'opération mais n'auraient pas de sens s'ils n'étaient pas accompagnés de programmes privés de commerces et d'habitats.

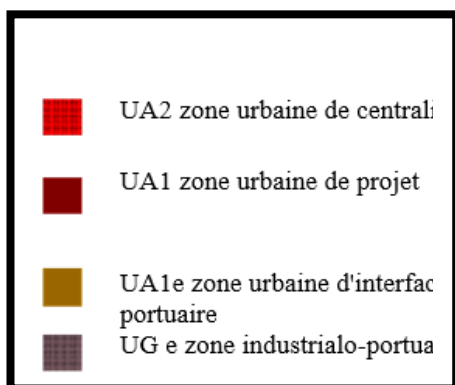


Figure 2.13 : zoning de l'espace portuaire de saint Nazaire présenté par vue aérienne Source : PLU : Ville de Saint-Nazaire. cadastre : DGFIP - Cadastre Droits réservés – 2011

F. De l'interface à l'interaction entre vie urbaine & activités économiques et portuaires :

Un périmètre de "renouvellement urbain" lui-même imbriqué dans un secteur de "renouvellement économique et industriel nécessitant la recherche de nouvelles synergies entre fonctions urbaines & activités économiques portuaires autour de nouveaux partenariats.

On cite aussi l'exemple de l'Usine Elévatoire et de la requalification de l'avant-port qui fait partie du projet ville/port ou l'objectif est de :

- _ Valoriser et renforcer la vocation portuaire et maritime de l'avant-port.
- _ Organiser les conditions d'une nouvelle mixité de fonctions urbaines et portuaires.

_ Préparer la poursuite des espaces publics du front de mer et requalifier le paysage de l'avant-port.

Une seconde étape du projet voit le jour en 2002. Ville-Port 2 a pour ambition de conforter l'élargissement du centre-ville vers le port et de renforcer sa destination culturelle, touristique et commerciale. il s'agit de :

Un site d'animations autour du port: Saint-Nazaire a créé une dynamique originale autour du vaisseau amiral Escal'Atlantic amarré dans deux alvéoles de l'ancienne base sous-marine.

- Relier le centre de Saint-Nazaire à son histoire maritime.
- Placer entre la base sous-marine et le " Paquebot ", le Ruban Bleu est une opération d'urbanisme et de commerces.
- A deux pats de la base sous-marine, l'ancienne gare type Haussmannien de 1865 désaffectée depuis la guerre, s'apprête à accueillir un équipement public (le théâtre).



Le LiFE, fer de lance de l'image de la ville :

Ce nouvel équipement culturel a ouvert ses portes au printemps 2007.

Dédié aux nouvelles esthétiques, le Lieu International des Formes Émergentes se signale par une programmation artistique transdisciplinaire et internationale.

Logé dans l'Alvéole 14 de la base sous-marine, c'est à l'architecte berlinois Finn Geipel qu'a été confié le nouvel aménagement de ce vaste espace atypique qui accueille aussi la scène des musiques actuelles, le VIP.

Un environnement exceptionnel :

Ville port est un projet à l'échelle d'un bassin de vie de plus de 250 000 habitants. Il bénéficie de la proximité de la baie de la Baule et des marais salants de Guérande.

II.Lorient :requalification de l'interface :

Le projet s'agit de :

A.Reconversion économique et urbaine de la base de sous-marins :

Reconversion de la base de sous-marins avec création d'un village d'entreprises maritimes, d'un pôle de course au large et d'un pôle touristique (Cité de la voile et musée des sous-marins)

La rade de Lorient représente un espace fondamental pour la troisième agglomération de Bretagne. Les caractéristiques physiques de cet espace ont orienté le développement de la ville, des activités portuaires et de la vie communautaire. Ces caractéristiques constituent encore aujourd'hui les fondamentaux de la vie locale.



La multitude des activités qui s’y côtoient, ses fonctions à la fois résidentielles, économiques et sa grande valeur environnementale y complexifient les enjeux. La rareté des espaces adaptés à des activités portuaires multiples et l’étroite imbrication des espaces économiques, de l’habitat et des sites naturels plaident pour une approche intégrée des territoires portuaires et maritimes.



C. Un projet de redéfinition pour la rade :

De nombreux éléments du contexte territorial incitent fortement à reconsidérer l’espace de la rade sous de nouvelles approches, socio- économiques et urbanistiques. En effet, la rade de Lorient, site emblématique, devient le support de grands projet .

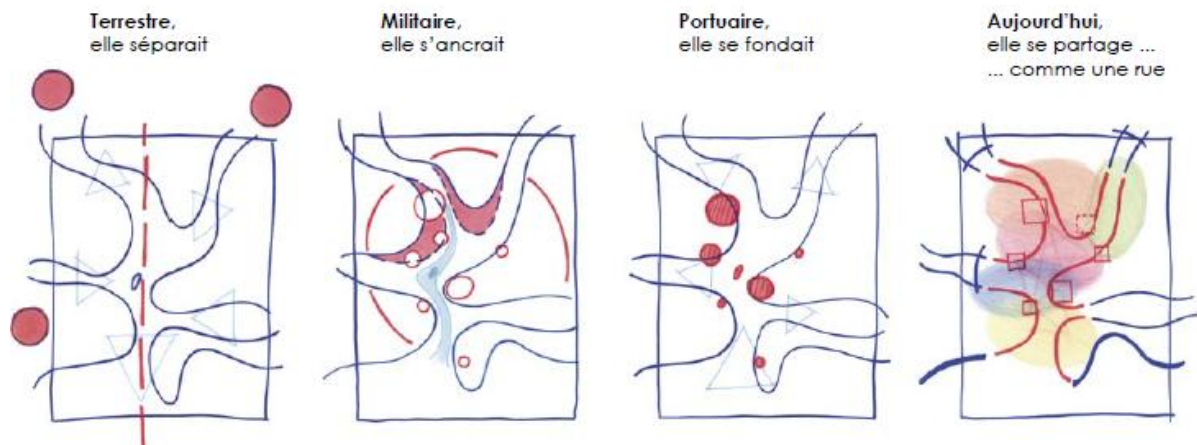
«Le Pays de Lorient puise sa force dans son identité maritime.Aujourd’hui encore, la Rade de Lorient et ses ports structurent notre espace de vie, contribuent à notre essor économique et, plus largement, participent à l’attractivité de notre territoire. L’analyse faite par le Club Projet Urbain et Paysage sur cet espace, ainsi que sur l’imbrication des fonctions urbaines et portuaires, représente une contribution précieuse pour un territoire comme le nôtre en constante évolution..»⁴⁶

C. Une rade aux multiples identités héritées des différentes étapes de son histoire

Quatre temps symbolisent la construction de la rade. Avant tout terrestre, elle devient militaire puis portuaire. Aujourd’hui, la rade de Lorient se partage comme une rue. L’histoire du site démontre par ailleurs que les différentes vocations pouvaient se déplacer.

Schéma de développement de la ville :

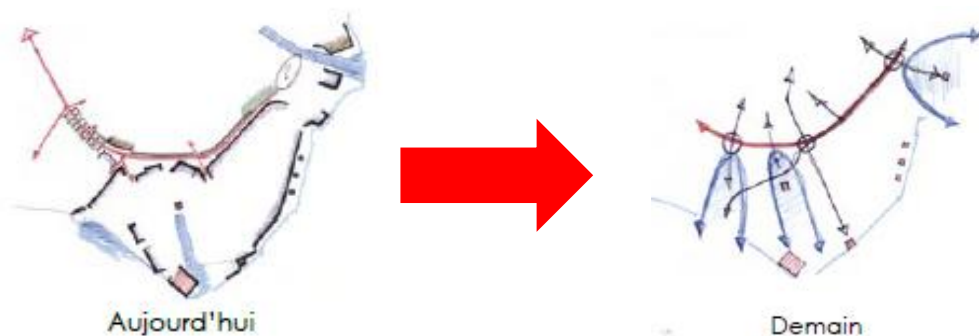
⁴⁶ Norbert MÉTAIRIE .Maire de Lorient, Président de la communauté d’agglomération Cap l’Ori.



La rade se caractérise par une identité de diversité des usages qui est source de richesse mais également de tension :

D . Lorient, pôle urbain de l'agglomération, est soustrait au système Rade :

Lorient est une ville extrêmement morcelée dans ses pratiques et ses liaisons, notamment avec la Rade. La RN 465, assurant à la fois la desserte portuaire et l'entrée d'agglomération, marque fortement cette rupture entre la ville habitée et la ville portuaire. Des atouts cependant sont à exploiter, les axes qui menaient autrefois à la mer, les points singuliers comme la glacière du port de pêche, le bloc K3 de la base des sous-marins - pour créer des liens entre la ville à la rade.



L'enjeu majeur pour valoriser cet espace d'agglomération consiste à se réapproprié la rade sous différentes approches et notamment en s'assurant de :

- Valoriser la richesse des éléments urbains et du paysage existant ;
- Affirmer sa diversité porteuse d'identité et d'avenir issue des vocations existantes .
- Garantir des ouvertures et des accès à la rade à partir des communes riveraines : Larmor-plage, Lorient, Lanester, Kervignac, Locmiquélic, Port-Louis, Gâvres.

E.Raccrocher le pôle urbain de la Rade en lui donnant un maximum de liens vers le port et l'eau :

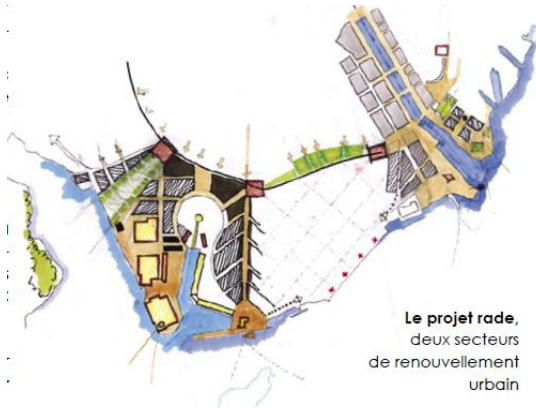
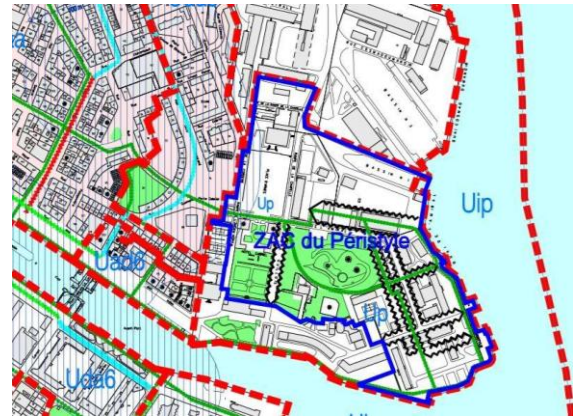
- *Constituer de nouveaux lieux de vie, des lieux d'articulation entre la ville habitée et les quartiers portuaires à partir de l'axe central de la ville
- * De cet axe central, relier les différentes centralités par des voies radiales qui mènent à la mer.

*Valoriser les éléments singuliers qui font l'identité de la rade.

F. Affirmer les relations entre l'espace maritime et l'espace terrestre comme élément de permanence et de cohérence :

Les sites qui permettent d'accéder à la rade sont à identifier comme lieux stratégiques de l'agglomération et à valoriser .

I. Le projet de la rade :



Le projet rade, deux secteurs de renouvellement urbain.

Parmi les interventions les plus importantes on a celle de la ZAC du péristyle (Enclos du Port):

Racheté par la ville à la Marine depuis 2007, le site va faire l'objet d'une opération d'aménagement. Le projet est sujet à de nombreuses polémiques puisque l'Enclos du port est stratégique à plus d'un point : non seulement il s'agit d'une des dernières opportunités foncières pour la ville mais le site possède également une forte portée symbolique puisqu'il s'agit d'un lieu originel de la ville. De plus, sa situation privilégiée et la volonté d'en faire une vitrine pour la ville et pour toute l'agglomération expliquent l'âpreté des débats à son sujet.

Les intentions du projet :



Le projet :



Un pôle course au large avec la réalisation d'infrastructures dédiées (port, hangars) ; et un pôle touristique avec comme point d'orgue la Cité de la Voile Éric Tabarly et le musée dédié aux sous-marins autour de la flore . En 2008, la reconversion semble gagnée. Le site de la BSM est référencé au niveau européen et mondial comme un pôle d'excellence de la course au large. Aujourd'hui, c'est plus de 50 entreprises qui vivent sur le site et plus de 400 emplois directement créés autour des filières de la mer.

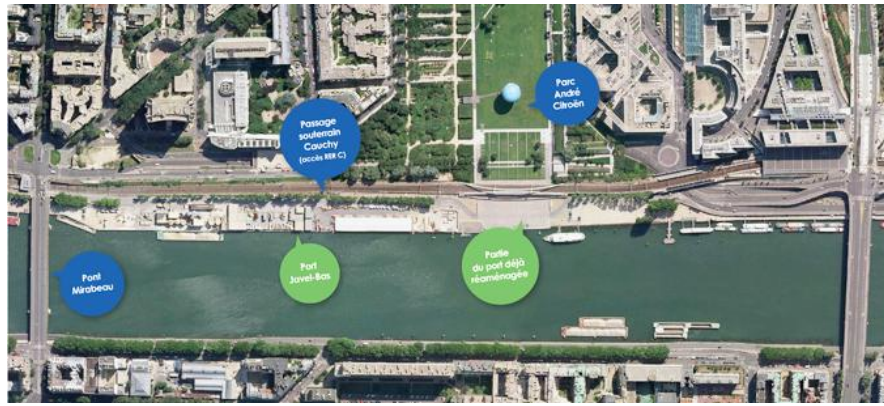


Ce succès économique n'est qu'un élément de la reconversion de l'ancienne BSM, l'autre facteur clé étant la réappropriation des espaces maritimes chargés d'histoire par l'ensemble des l'orientais .

III.JAVEL : Réaménagement du port de javel-bas :

Situé sur la rive gauche de la Seine, dans le 15e arrondissement de Paris, le Port de Javel-Bas se trouve au cœur d'un paysage parisien exceptionnel, placé en entrée de ville, avec la Tour Eiffel en arrière-plan. Sa zone amont se trouve entre le pont Mirabeau, référence culturelle et architecturale majeure de la capitale, et le parc André Citroën.

Ce port accueille actuellement plusieurs activités industrielles qui en font un site économique stratégique pour la ville et l'arrondissement.



Vue :aérienne .

Source :google earth .

Le projet de Port de Paris est basé sur le partage des usages (activités industrielles / accès au public) dans le temps. Il consiste à préserver et renforcer l’activité économique propre au port, tout en offrant un espace de vie et de promenade au grand public, grâce à la création d’aménagements qualitatifs et fonctionnels. En continuité des aménagements déjà réalisés, cette requalification permettra d’accueillir tous les usagers - promeneurs, cyclistes, joggeurs - en toute sécurité, dans des horaires appropriés. Les parcours piétonniers seront clarifiés, et le cheminement du fond de quai en limite de RER sera réaménagé.

Les objectifs du projet :

1. Réaffirmer la qualité architecturale et paysagère du site :

Le site sera revalorisé par la modernisation des équipements, l’amélioration de l’état matériel, des matériaux qualitatifs et le partage des espaces dans le temps. Une silhouette harmonieuse entre bâtiments et végétations sera définie. Les vues depuis la rive opposée, le quai haut et le RER seront valorisées et la perspective sur le pont Mirabeau, monument historique classé, sera libéré. Les espaces verts seront renforcés avec la création d’une prairie dans le fond de quai dans l’alignement des arbres ; la création de jardinières à l’aval ainsi que la mise en place de zones arbustives supplémentaires.

2. Requalifier l’accès entre le port et la ville :

Le port doit être réintégré à la vie urbaine. L’image d’entrée de ville sera requalifiée et le fonctionnement des activités portuaires et du transport fluvial sera mis en scène. Le passage Cauchy (RER C) sera réaménagé et une rampe d’accès créée.

1. Créer un espace partagé

Le réaménagement du Port de Javel-Bas devra avant tout concilier les différentes contraintes d’usage liées aux activités portuaires et la volonté d’aménager un espace partagé qualitatif et fonctionnel, accueillant d’autres types d’usagers (promeneurs, cyclistes, joggeurs...), tout en garantissant la sécurité de tous.

2. Amener une continuité dans la promenade des quais de Seine :

Ports de Paris a pour volonté de valoriser l'accès des modes doux et de créer des espaces de promenade continus tout au long des quais de Seine.

Les actions de réaménagement du port :



Promenade aménagée :

- suppression de tous les stationnements hors des zones d'exploitation des entreprises industrielles clientes,
- création d'une promenade bord-à-quai de plus de 500 mètres pour les piétons.
- valorisation de la promenade en fond de quai, depuis le parc André Citroën jusqu'à la rampe du pont Mirabeau.
- aménagement d'une continuité dans la promenade des quais de Seine.

2- Aménagements de placettes :

- Création de placettes d'agrément pour rythmer les occupations industrielles,
- Ouverture de la vue sur le pont Mirabeau.

3- Quai à usage partagé :

- Renforcement de la structure du quai de transbordement ouvert aux entreprises non présentes sur le port et désireuses de faire du transport fluvial.

4- Passage souterrain RER C (passage Cauchy)

- Reprise du revêtement sol du quai,
- Mise en lumière par éclairage encastré de sol,
- Création d'un large escalier doublé d'une rampe d'accès PMR,
- Création d'une placette au niveau de son débouché sur le quai.

5- Nouvel éclairage fonctionnel et scénique :

- Pour assurer l'éclairage des parcours,
- Pour magnifier le site depuis les points de vue extérieurs.

6- Espaces entreprises :

- Reconfiguration complète des installations industrielles .

15.Shemat de synthèse du chapitre :

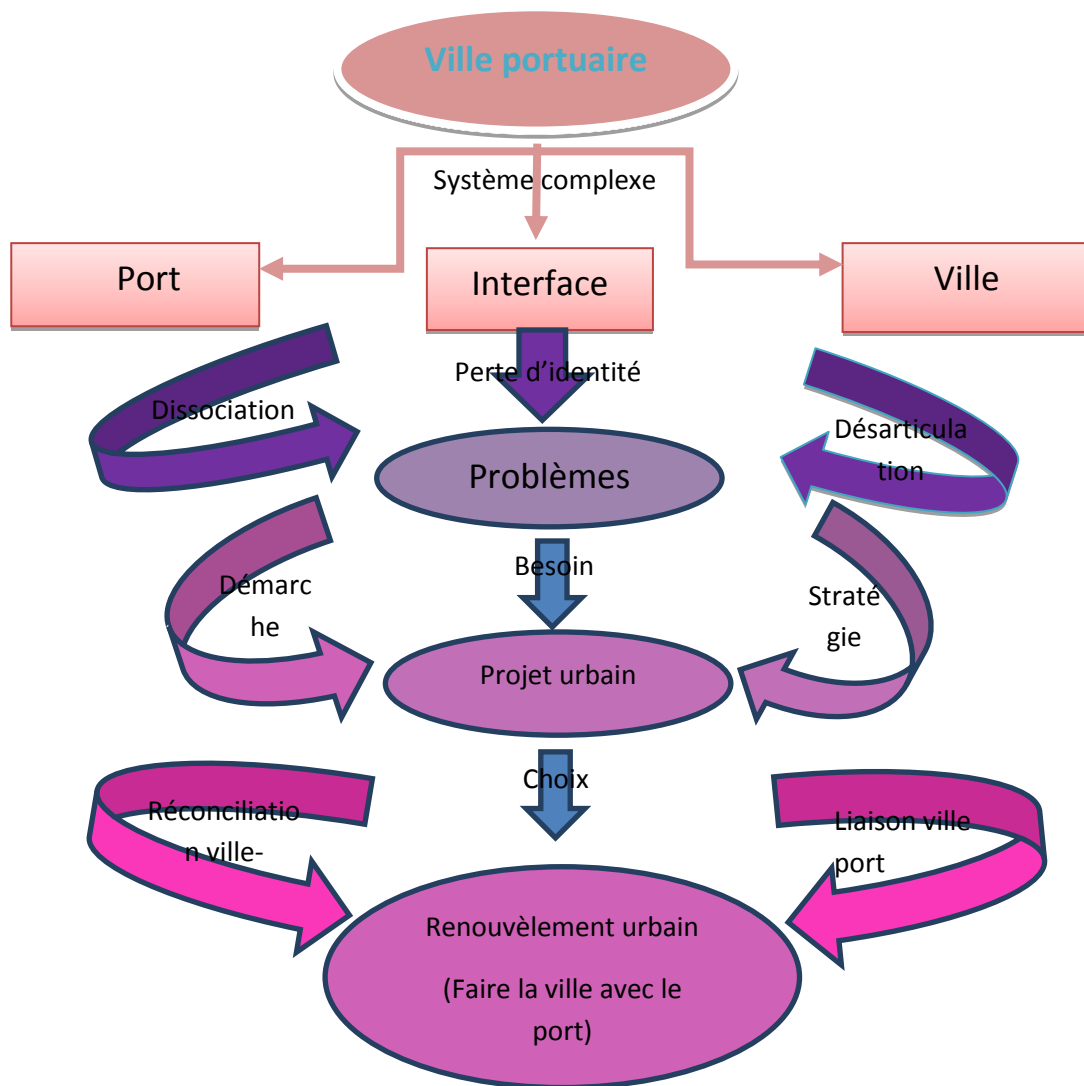


Figure 2.14:schéma de synthèse

Source : élaborer par l'auteur

Conclusion :

Ce chapitre a été le point puissant de notre travail à travers une recherche bibliographique qui a permis de consulter divers ouvrages et articles et de développer notre connaissance par le biais des études élaborées qui traitent notre sujet intitulé de renouvellement de zone portuaire par le moyen de faire la ville avec le port.

Une recherche et consultation qui nous a permis d'identifier et définir les différents concepts urbains induisent dans la thématique et leurs composantes ainsi que les relations existantes entre eux car chaque concept s'accorde avec l'autre à fin de former un système cohérent ou bien un tissu urbain précis, une définition du port de la ville et de l'interface portuaire suivit par la démarche de projet urbain et la notion de renouvellement urbain .

Cette étape aboutit à une vérification ou bien une confirmation des synthèses remportées de la recherche par une analyse des pratiques et des applications en allant vers des thématiques d'exemple qui nous sert comme témoin au tant que support.

Entre un intérêt urbain pour la ville et autre économique pour le port et une envie de faire la promotion de la ville portuaire une histoire des siècles et une relation qui s'est développée avec le temps entre succès et décadence, aujourd'hui il est temps de réussir ces villes.

Ce qu'on arrive à conclure à la fin de ce chapitre que le phénomène de dissociation ville – port a conduit la ville portuaire à vivre un sacré calvaire où les fonctions urbaines et activités portuaires ne sont plus compatibles, une désarticulation physique due à la création des barrières et autre fonctionnelle ,c'est ce qu'on appelle une situation de crise, ce qui implique le besoin d'une stratégie efficace celle qui permet à la ville portuaire de reprendre ses aspects initiales et de l'ouvrir sur son port qui a fait sa naissance .

L'intérêt est donc de se rapprocher de notre cas d'étude en essayant de trouver des solutions et des réponses à notre problématique et de connaître les besoins d'un projet urbain dans une zone portuaire et quelles sont les conditions les plus favorables pour son élaboration.

Le succès de ce chapitre nous garantit la réussite de notre intervention.

1. Introduction :

L'Algérie est un pays riche en potentialité maritime avec une bande littorale de plus de 1200 km qui se caractérise par la présence de multiples activités. Donc une surface et concentration de population et des activités très importantes ce qui lui a provoqué un développement déséquilibré évoquant une incontestable menace sur l'équilibre et la durabilité de l'écosystème côtier.

Le cas d'étude reflète les enjeux de notre étude qui se résument dans l'aménagement, la revalorisation ainsi que la requalification du port ,de l'interface ville port et du centre historique (ville) donc c'est tout enjeux de réconciliation ville-port .

D'autre part c'est ce cas d'étude qui constitue l'adaptation d'appréhender notre intitulé de recherche sous le thème de faire la ville avec le port un thème qui s'agit d'ouvrir la ville sur la mer et plus précisément sur son port.

2. Présentation du cas d'étude (la ville de Cherchell) :

Il y a eu Césarée de Maurétanie ou Caesarea ensuite Cherchell sont toutes des appellations de cette petite ville de la rive sud de la Méditerranée à l'ouest de Tipasa qui fut un comptoir phénicien, un trône imposant du fabuleux couple royal Juba II et Cléopâtre de Céléné, une miraculée de la dévastation vandale, un fief de savoir et un carrefour d'érudits pendant l'âge d'Or de la civilisation arabo-musulmane au Maghreb .

Actuellement Cherchell se présente en tant que un livre d'histoire à ciel ouvert. En circulant à l'intérieur de ses quartiers, sa place des Martyrs, les salles de ses musées ou bien ses vestiges archéologiques on peut voir la richesse patrimoniale de la ville.

Cherchell est l'image des villes côtières algériennes qui souffrent de l'hétérogénéité de son tissu urbain et du délaissement de son interface portuaire aussi bien que l'abondement de sa cote et le manque d'aménagement qui lui convient chose lui donne l'image d'une vieille ville.

« *La ville n'est ville que parce qu'elle renégate* »⁴⁷

Le site exceptionnel de Cherchell, sa position en surplomb sur la Méditerranée, son petit port surtout destiné à la pêche et au cabotage, en font un lieu très agréable.

⁴⁷ Chalas Y, L'Invention de la ville, Paris, Ed Economica, 2000, p.79

A. Situation géographique de la ville :

La ville de Cherchell est comprise entre : le **Cap de Chenoua** et celui de **Ténès**, et s'étale sur une surface de **130Km** ,chef lieu de Daira et de Commune ,est située à environ 100 Km à l'Ouest d'Alger et à 28Km à l'Ouest de Tipasa son Chef lieu de Wilaya.



Figure3.1 : carte de situation de cherchell
Source:encyclopedie-afn.org/Cherchell-Ville



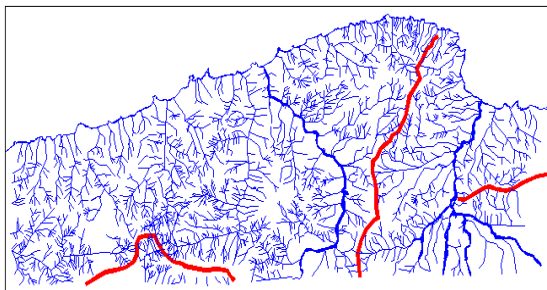
Figure 3.2:situation de la ville de cherchell
Source :Carte administratif de tipaza .

B. genèse de la ville :

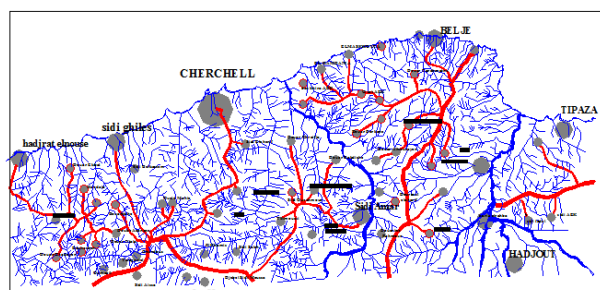
I. aspect territoriale :

Lecture de territoire :

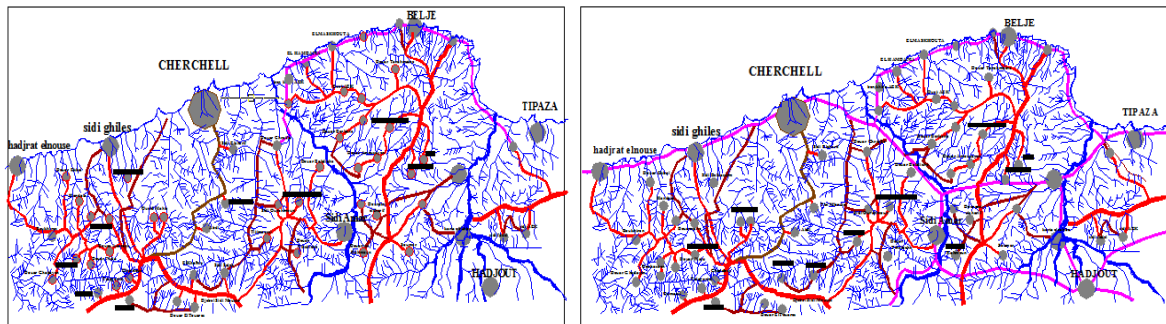
Notre territoire s'est structuré par le développement des différents parcours qui se sont créés par rapport à la morphologie du site et en fonction des critères de chaque époque historique.



Première étape



Deuxième étape



Troisième étape

Noyaux Urbains ●

Parcours de Liaison —

Parcours Structurant de la Ville —

Quatrième étape

Parcours de Crête Principales —

Parcours de Crête Secondaires —

Contre Crête —

Chaque étape est marqué par la naissance de certain type de parcours :

Première étape : Naissance des chemins de crêtes principaux sur les montagnes

Deuxième étape : Naissance des chemins de crête secondaires à partir des principales.

Naissance des hauts promontoires: MILIANA, BEN ALAL, AIN N'SOUR, AIN TOURKI
L'emplacement des hauts promontoires est lié au contrôle et la sécurité.

Troisième étape : Naissance des contres crêtes locales qui relient les hauts promontoires.

Naissance des bas promontoires et des fonds de valais: CHERCHELL, MENACER, HADJOUT.

Quatrième étape : Naissance des contres crêtes continues qui relient les bas promontoires.

Naissance de la crête synthétique qui relie: CHERCHELL à MILIANA, car c'est la plus antique structure du territoire.

II. Aspect historique :

❖ Evolution historique du cas d'étude :

Cherchell est une ville historique qui a été marqué par plusieurs époque où chacune se Caractérise par son propre type d'urbanisation et d'organisation spatiale ce qui implique qu'elle a subi plusieurs changements.

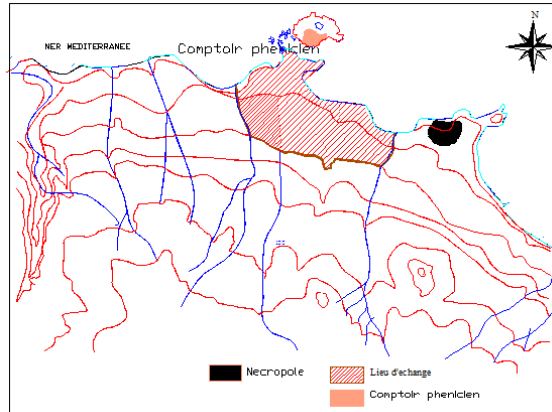
Cependant cette dernière est marquée par la succession de diverses civilisations dont chacune laisse à son passage un témoignage patrimoniale formant l'identité de la ville comme ils peuvent être comme source de développement économique.

D'autre part on considère que la présente structure urbaine de la ville est la synthèse des différentes époques pendant lesquels a laissé des traces spécifique. « *La ville n'est plus ce qu'elle aurait du être* »⁴⁸

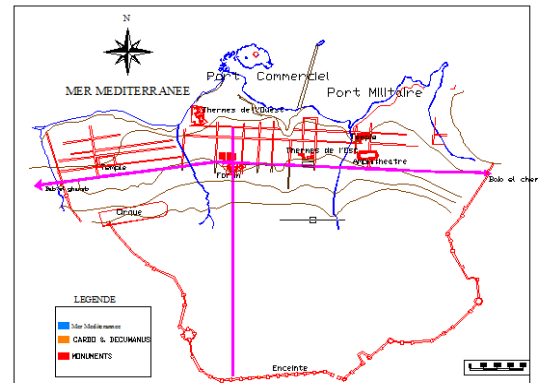
⁴⁸ Toussaint JY, Distance et décalage entre la ville planifiée et la ville réalisée, In revue Insniyat N°5 1998, p.7

L'étude de ces phases nous permet de comprendre le processus et la logique de composition et de transformation ainsi que les opérations effectués sur le cadre bâti à travers le temps .

Toutes ces transformations se résument en 4 étapes (phénicienne -romaine-arabo musulmane et coloniale) dont on vous présente des cartes qui expliquent mieux ces étapes de développement et de transformation.



IOL "CHERCHELL" PERIODE PHENICINNE



CAESAREA "CHERCHELL" PERIODE ROMAINE

Critère de choix du site pour les phéniciens:

- 1-position avancée de l'îlot.
- 2-sa liaison avec la mer.
- 3-site holographique ; montagne et collines verdoyantes.
- 4-un port naturel favorisant les échanges commerciaux.
- 5-site hydrographique: la mer et les cours d'eau.

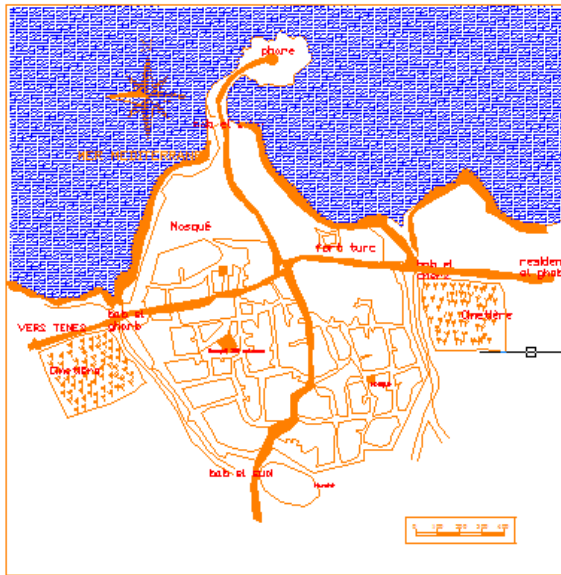
Il faut noter que durant cette période IOL n'a pas connu un effet d'urbanisation considérable mais elle avait une vocation Commerciale.

Caractéristique urbaine de l'époque :

- 1-Création du port romain .
- 2-Le tracé en damier de la ville.
- 3-La structure : cardo-décumanus-forum.
- 4-Création des portes urbaines et monuments.

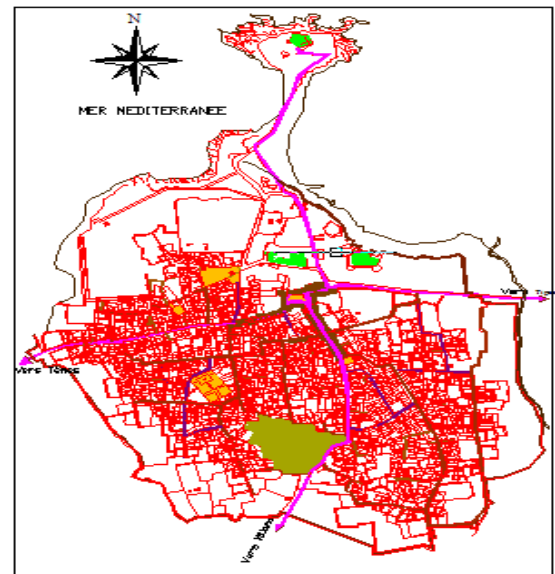
La croissance de la ville pendant l'époque romaine était polaire à cause

Des barrières artificielles que les romains ont implanté.



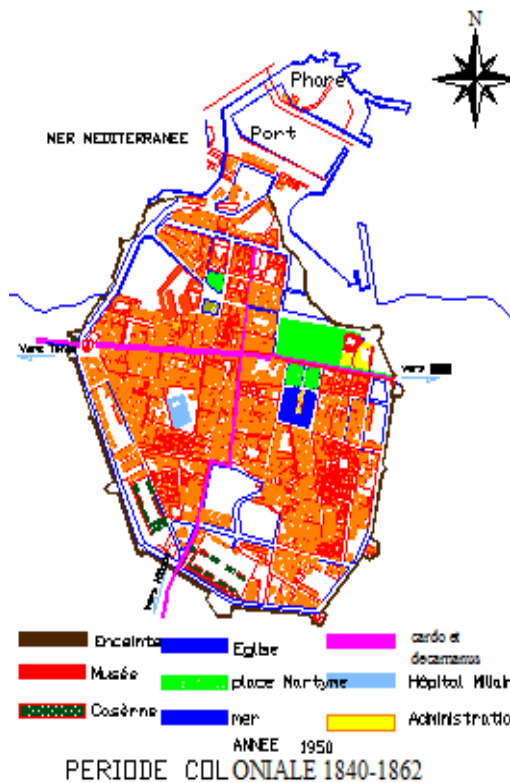
Période andalous turque

la destruction de la ville romaine (par le séisme).
 -développement de l'industrie et l'agriculture.
 -redonner au port son ancien souffle.

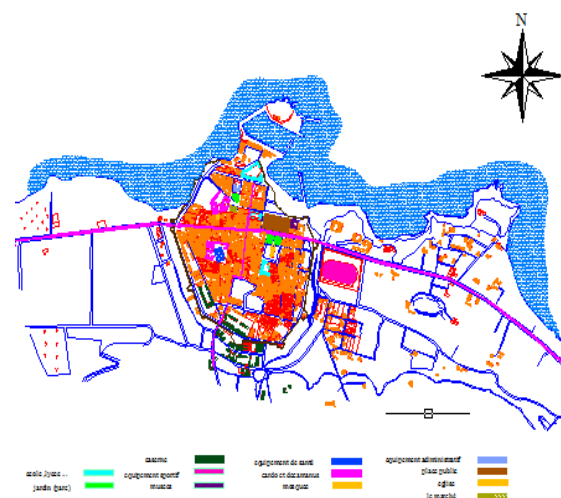


Période arabo médiévale

-une croissance polaire par un souci de religion
 -développement de la ville en on se renferme sur la mosquée.
 -présence de barrières physique (les terres Agricoles, la mer).



-la croissance de la ville coloniale
 S'est faite d'une façon polaire à cause de L'enceinte et les barrières naturelles



-à partir de 1950 ,la ville a commencé à déborder l'enceinte et a suivi une croissance linéaire sur l'axe de la (RN:11)

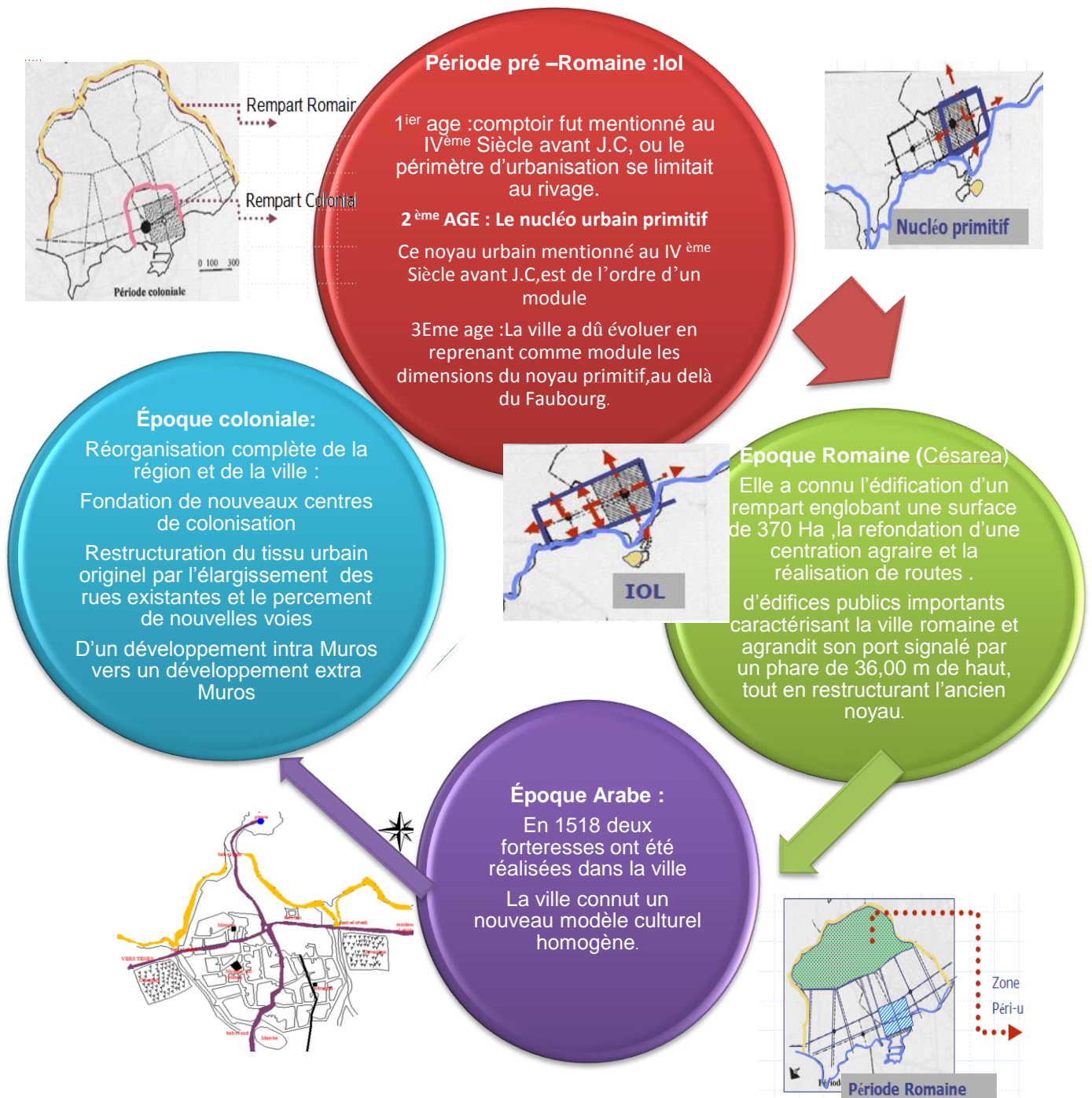


Figure 3.3: schéma de la synthèse de l'évolution historique de la ville .
Source : élaborer par l'auteur.

A la fin de cette analyse historique «on réalise que l'état actuel n'est qu'un instant précaire de l'évolution.l'étude historique vise à dégager les éléments qui ont constitué des détours importants lors de la formation et la transformation de la ville »⁴⁹

⁴⁹ A.LEVY et V.SPIGAI :le plan et l'architecture de la ville .edition cluva 1989.

3. Donnés générale de la ville :

A. donnés environnementale :

❖ Accessibilité :

La traversé de Cherchell d' EST en OUEST se fait par un ancien axe littoral pré romain qui reliait les différents comptoirs phéniciens et qui est aujourd'hui la RN 11 voie de liaison touristique pour toute la frange côtière de Tipasa et qui et qui relie Alger à Mostaganem ,les autres voies de communication sont le CW 109 qui raccorde la RN11 à la région de chenoua à l'EST et le CW6 reliant la commune à la Mitidja ainsi que les chemins vicinaux et pistes qui désenclave les zones de montagnes et les zones de plaines.



Figure3.4 :carte représente l'accessibilité de la ville de cherchell .
Source :font de google earth traité par l'auteur .

❖ Climatologie :

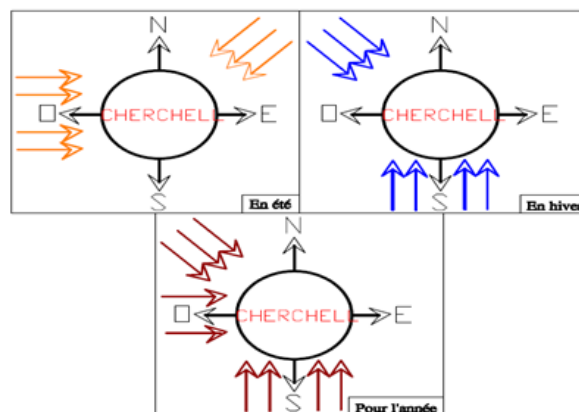
1-Climat:

La région est sous l'influence d'un climat de type méditerranéen, c'est chaud et sec en période d'été, et froid humide en hiver.

Néanmoins la proximité de la mer atténue quelque peu les risques de l'été et de l'hiver.

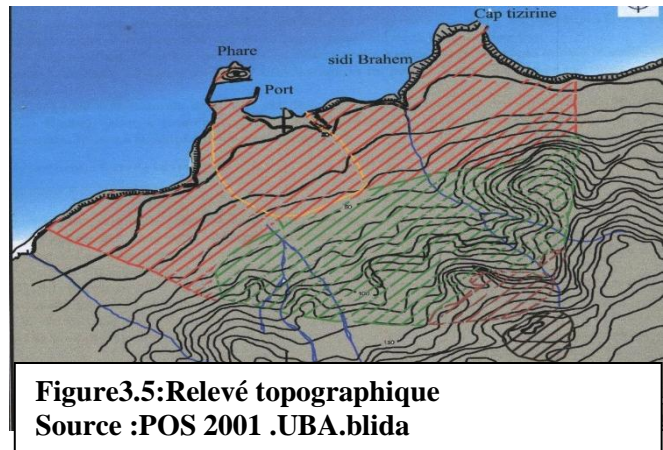
2-Les vents :

Ceux qui dominent en période d'hiver sont des vents d'orientation Nord-Ouest qu'il amène une certaine douceur aux températures, les vents d'Est et nord sont dominant en période d'été, ils rafraichissent le climat. Le sirocco se manifeste 14 jours / an en moyenne pendant la période estivale juillet et Août. A Cherchell l'intensité du vent est assez forte sur la façade maritime. Les vents dominants de direction Nord-Ouest en hiver et Nord Est en été.



3-Relief :

Etant partie intégrante du complexes montagneux de l'atlas tellien, la commune de Cherchell se trouve sur un terrain très accidenté qui couvre la majeure partie de sa superficie soit 85% ayant des pentes supérieures à 20%.



Notre zone d'intervention se trouve dans la partie de la falaise qui est d'une hauteur supérieur à 20 .

4-La séismicité :

La région de Cherchell est classé Zone III : sismicité élevée.

5-Les parcours :

1) Le parcours structurant : RN 11

Très fort flux piétons et mécanique, ainsi que la présence des principaux équipements sur cet axe, confèrent un statu de centralité très fort.

2) le parcours de consolidation :

Flux piétons et mécanique moins important, mais il décharge plus ou moins la RN 11, ce parcourt permet d'accéder à la zone militaire.

3) les parcours de liaisons :

Elle présente une structure régulière, et un statu plus résidentiel que commerciale, et l'absence des équipements importants, ce qui les rend des voies de dessertes.

4) les parcours internes :

Des parcours, qui relie les différents quartiers résidentiels.

B)Risques majeurs de la ville :

la ville de Cherchell comme toute les autres villes à ces ses risques naturels ,les différents risques se présente dans la carte suivante .



Figure3.6 :carte des risque majeurs de la ville :

Source :font de carte google eart traité par l'auteur .

C)La structure urbaine de la ville :

Après l'indépedance l'extension a été forcé par une démographie croissante et une demande en logement de plus en plus importante .les extension vers l'Est et l'Oust structurer par la RN1 étaient évidente (la zonz militaire eu sud et la mer au nord).

Actuelement la ville présente une certaine dualité entre le centre et la périphirie .

- Le centre

Le centre historique de la ville de cherchell constitue par sa position dans le tissu ,son vécu et son histoire ainsi que les cultures qu'on y trouve dedant sans oublier la forte concentration en activité comercaire administrative ,educative et culturelle un moment fort La particularité du centre historique se manifeste par la multiplicité des contraintes telles que: la vétusté et dégradation du patrimoine bâti, la marginalisation du noyau médiéval de Ain kssiba, inexploitation des richesse et potentialité, manque et insuffisance des équipement touristiques .

- La périphérie :

Est représenté par l'extension Est Ouest du centre elle représente la réponse à des besoins quantitatifs elle est matérialisé par une addition de parties fragmentées.

Cependant cette dernière présente de multiples problèmes tels que l'urbanisation non maitrisée et la prolifération des bidon villes.



Figure3.7 :carte de la structure urbaine de la ville .
Source :font de carte google earth (traitée par l'auteur).

4. Présentation de l'aire d'étude :

Le choix de notre aire d'étude est porté sur la zone portuaire et le noyau historique de la ville de CHERCHELL.

Ce choix est fait d'une manière ou on a inclus tous les éléments importants d'ordre spatial et fonctionnel dans notre intervention.

Notre aire d'étude est riche en éléments historiques et culturelles ce qui nous attribut la variété d'intervention.

Doc l'aire d'étude est délimitée :

*au nord par : la mer.

*au par le sud : l'académie militaire .

*à l'EST : bon lieu Est de la ville.

*à l'ouest: cité mustapha rachid.



Figure3.8 :carte de situation de l'aire d'étude .
Source :font de carte google earth traité par l'auteur .

5. Analyse urbaine de l'aire d'étude :

«L'urbaniste ne doit prendre son crayon qu'après avoir terminé son enquête de monographie locale et l'avoir judicieusement conduite : un problème bien posé et déjà près d'être résolu»⁵⁰

L'analyse de la typologie urbaine de notre aire d'étude à l'intérêt d'approfondir dans la connaissance des différentes formes et composantes urbaine pour connaître leurs possibilités de développement et d'amélioration .

Cette analyse nous permet de faire sortir les points fort et faible de la ville ainsi que cerner tous les problèmes de la ville .

Pour une analyse bien réussie on a opté pour une approche typomorphologique en intégrant des aspects de l'imagibilité de la ville (perceptuels).

En premier lieu on entame notre analyse par l'analyse des tissus historiques dans le but est de connaître la variété des tissus et la typologie architecturale des lieux.

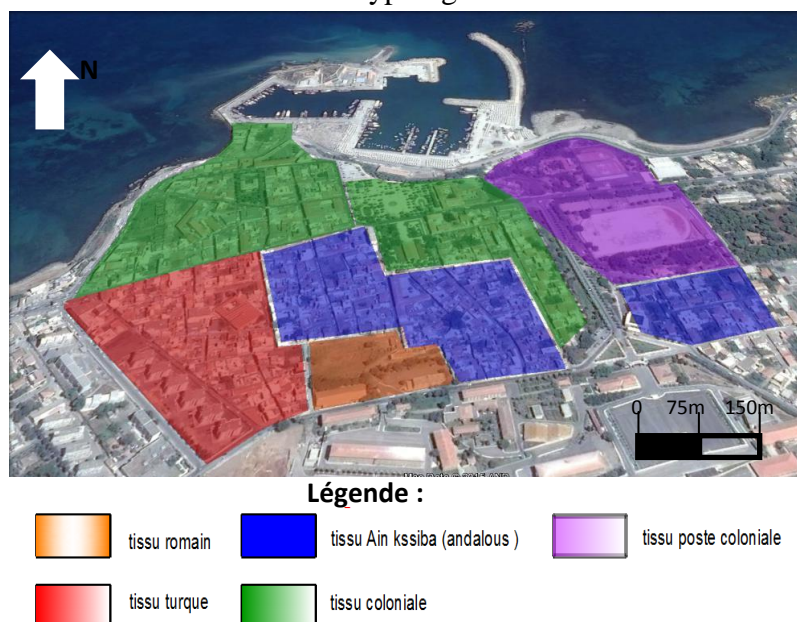


Figure 3.9 : Cartes des tissus historiques de la ville .

Source : font de carte google earth traité par l'auteur .

Une analyse des tissus nous emène à une analyse de la structure des permanences qui aura un impact direct sur notre intervention .

Les éléments de permanence se différencient selon leur degré de permanence on a ceux qui ont un haut degré de permanence d'autre à moyen et faible degré de permanence et selon leurs valeurs on trouve la valeur architecturale, historique aussi bien que symbolique .

Parmi ces permanences on a les vestiges romains, l'îlot historique du port (Joinville), la mosquée Sidi Abd Rahmene, le musée de la ville ainsi que les parcours structurants (cardo et decumanus).

⁵⁰ RENE DANGER

« La condition nécessaire pour que le projet soit urbain ; c'est qu'il se forme à partir des structures de permanence du lieu » .

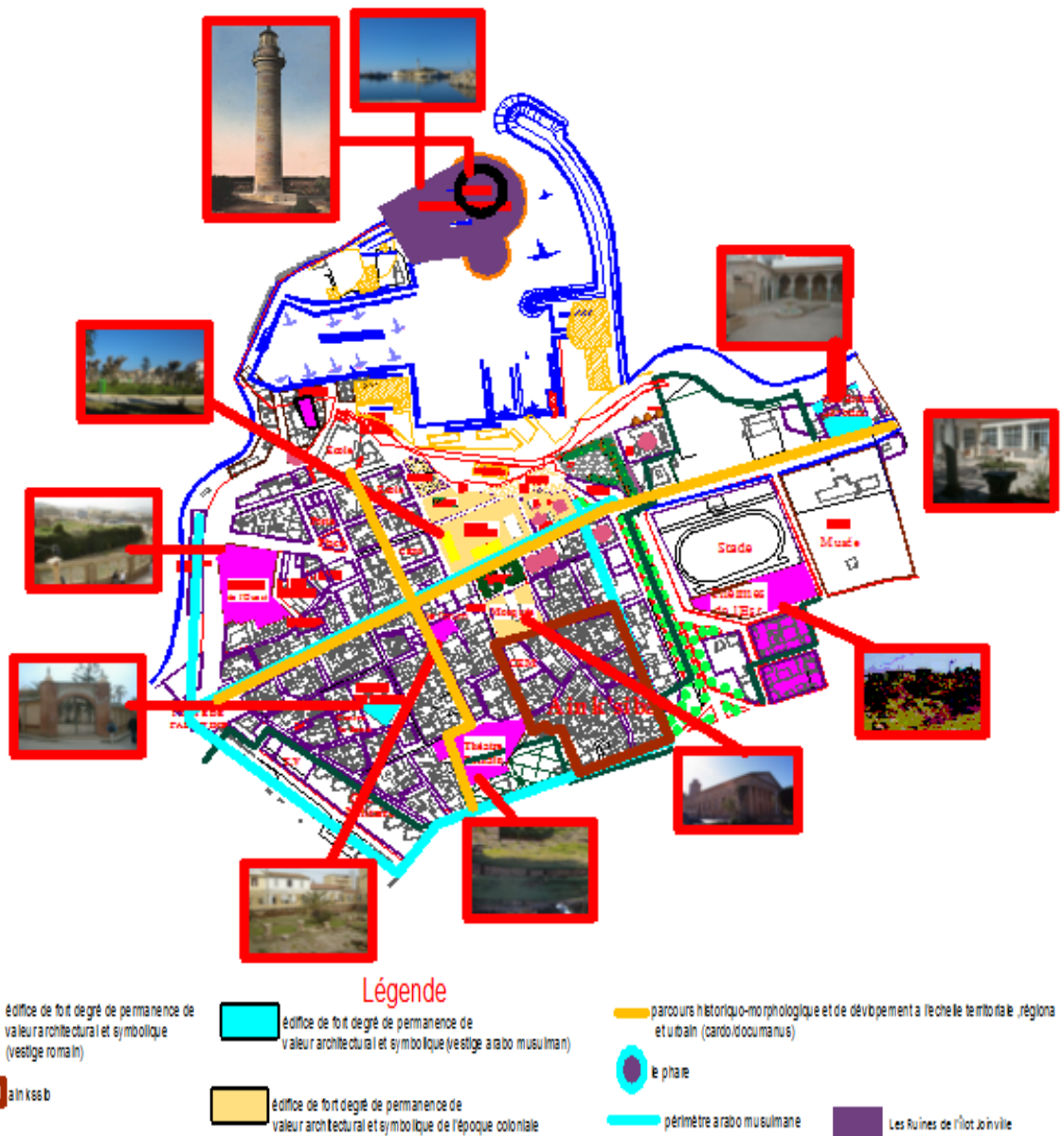


Figure 3.10 : carte des permanences de la ville

Source : font de carte (PDAU 2006) traité par l'auteur.

par la suite on passe à l'analyse de la structure viarie pour maîtriser plus notre aire d'étude la structure viarie se compte importante dans l'organisation des espaces publics et la structure de la ville (forme de l'îlot) .

« le plan de la ville se manifeste d'abord par le tracé de ses espaces publics , ceux ci s'organise en réseau continu et hiérarchisé de deux qualités qui apparaissent fondamentales » PHILIPPE PANERAI , analyse urbaine , paranthèse 2002.

Cette carte nous permet de figurer les axes et les nœuds importants.

On distingue deux types de nœuds :

- Les nœuds majeurs qui sont l'intersection des parcours principaux.
- Les nœuds mineurs qui sont l'intersection des axes secondaires (voie tertiaire).

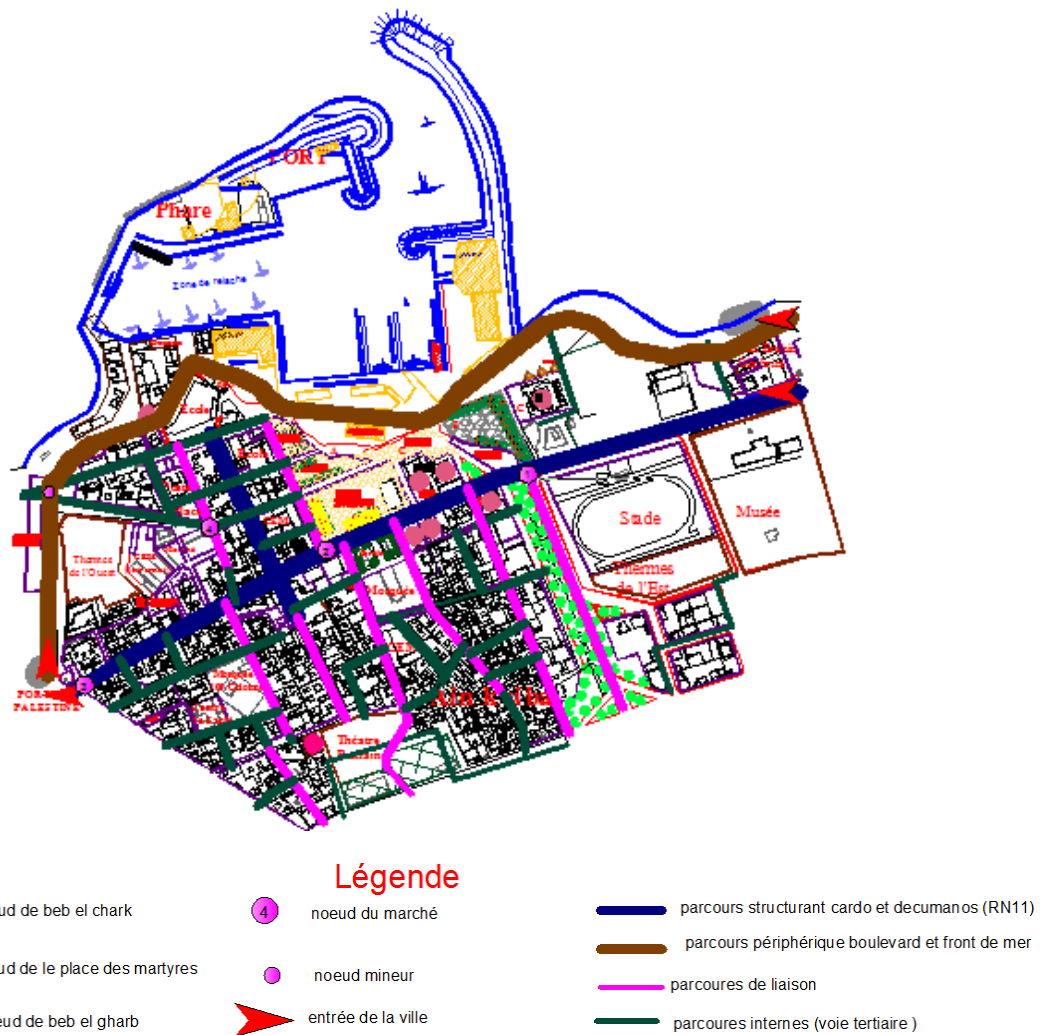


Figure3.11 : Carte de la structure viaire

Source : Source :font de carte (PDAU 2006) traité par l'auteur.

L'espace urbain de la ville et de notre aire d'étude est structuré par :

-l'axe principal RN11 : traversant le long de l'aire d'étude d'Est en Ouest.

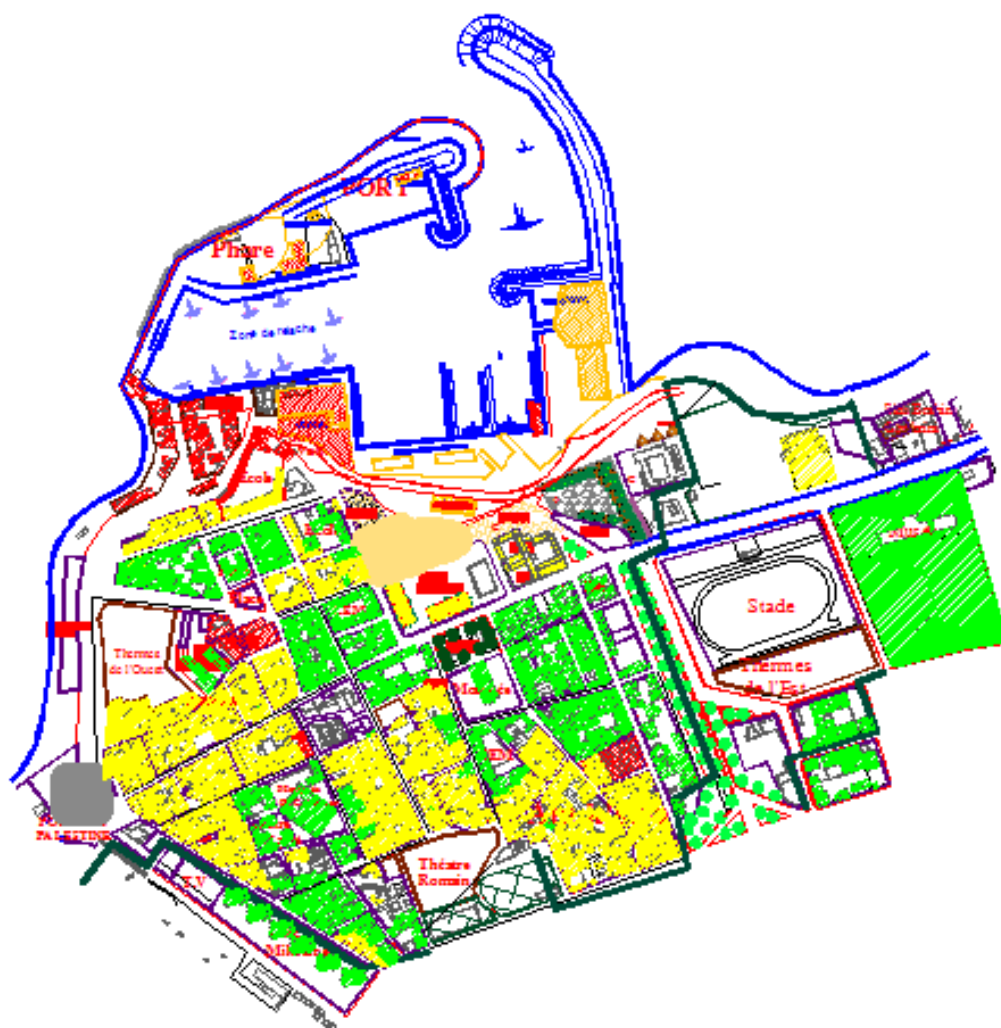
-un axe front de mer : mal structurer au nord.

-des parcours de liaison: qui relie la partie sud avec la partie nord.

D'autre part on remarque que l'aire d'étude souffre de l'absence des axes de liaison qui relie la ville par le port.

A fin de compléter notre analyse on passe à l'analyse de l'état de bâti qui aide à fixer les actions à mener dans notre intervention.

On remarque la concentration du bâti en bon état dans la partie sud de l'aire d'étude par ailleurs le bâti en moyen état dans la partie ouest ,en refanche le mauvais état engendre la partie nord(zonz portuaire).



Légende



Figure 3.12 :carte de l'état de batis

Source : font de carte PDAU 2006 traité par l'auteur .

Une structure fonctionnelle est aussi indispensable dans notre analyse par laquelle on peut distinguer le degré de mixité fonctionnelle dans la zone choisit.

Alors à partir de cette analyse on remarque que le centre historique est le premier noyau de la ville et le principal lieu d'échanges, il se caractérise par une forte concentration d'activités commerciales, administratives, culturelles et éducatives, d'où l'afflux considérable de toute la population chercheloise, il constitue en fait le noyau fort d'articulation de toute la ville ce qu'il le met dans la catégorie des lieux de centralité.

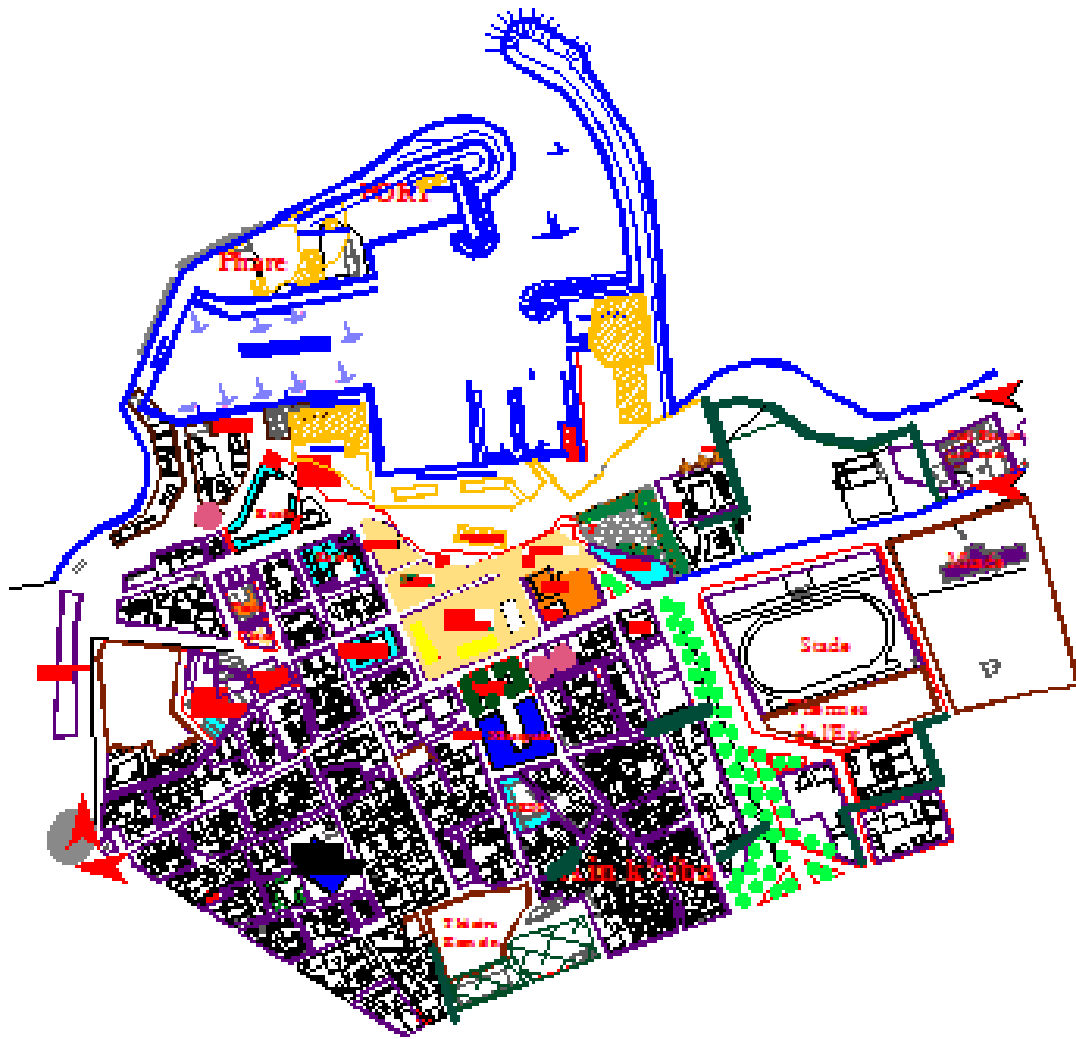


Figure 3.13:carte de la structure fonctionnelle

Source : font de carte PDAU 2006 traité par l'auteur .

L'analyse des espaces publico collectifs :

La structure des espaces publico collectifs est importante pour une meilleure connaissance de l'état de lieux du site.

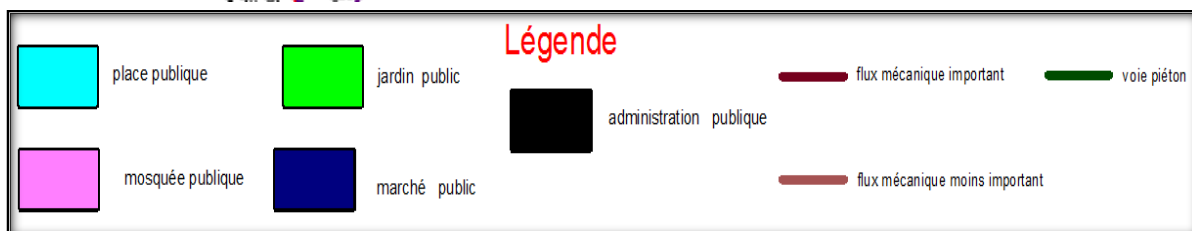
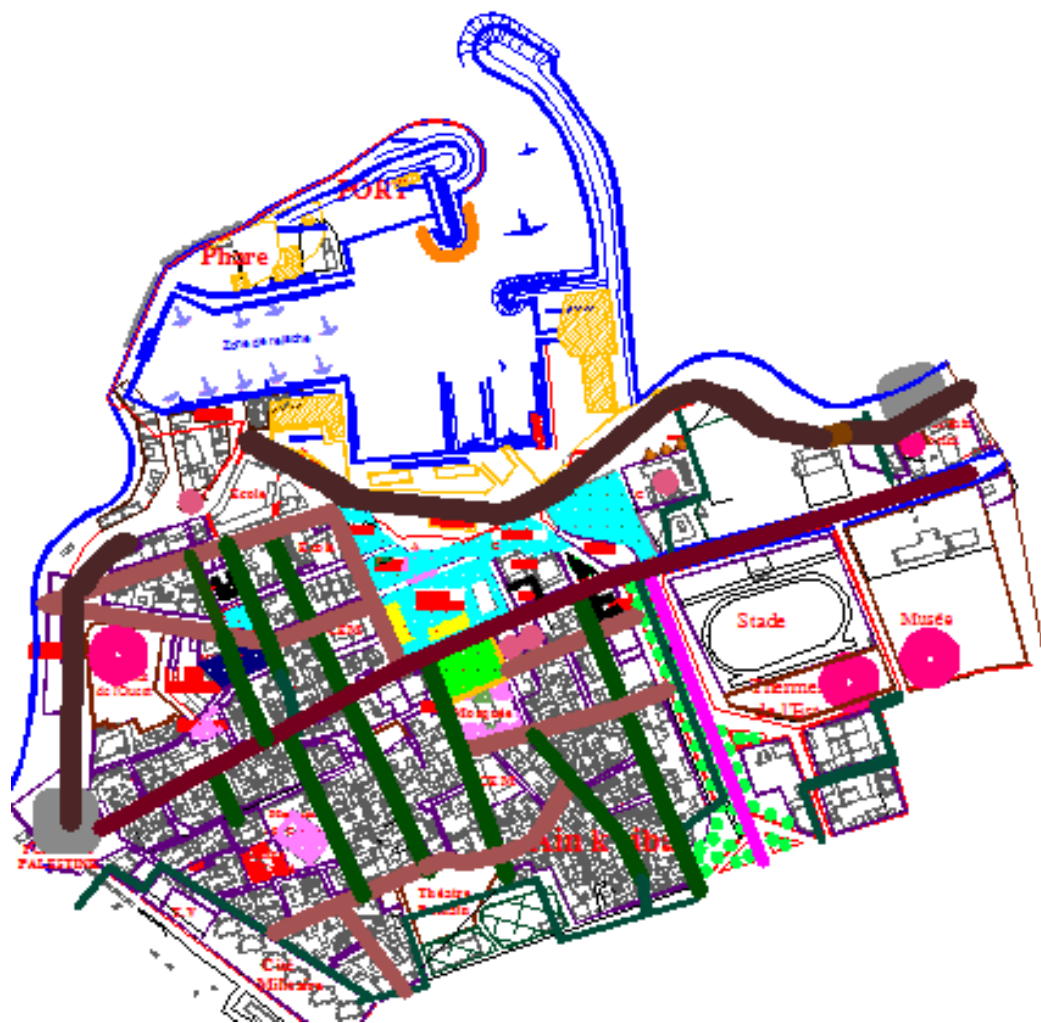


Figure 3.14 : Carte des espace publico collectif .

Source : Font de carte PDAU 2006 traité par l'auteur .

Les ilot et le parcellaire :

On distingue :

- Les petits ilot de forme reguliere (tissu coloniale)
- Les grands ilot de forme ireduliere (tissu arabo musulmane) .
- Les ilots reguliers de taille moyenne .(tissu coloniale)
- Les grands ilot de forme reguliere (tissu post-coloniale) .



Ilot 1



Ilot 02.



Ilot 03



Ilot 04

Source : font google earth traité par l'auteur .

Concernant le parcellaire on a aussi des parcelle de grande ou moyen ou petite taille
Un tableau de parcellair sera acompagnéen annexe annexe .

Particularité de l'aire d'etude :

- *présence du patrimoine historique .
- *présence de potentialitée naturelle .
- *variété des tissus urbain.
- * concentration des equipements publics .

Constat :

Malgré que notre aire d'étude est le centre ville de chercHELL mais en contrepartie sa position ne joue pas un role aussi important dans le developpement economic de la ville.
A partir d'ici on pu sortir les proplématiques specifique relatives a chaque structure urbaine :

Structure urbain :

- *L'inexistence d'une façade maritime ornera le côté mer de la ville
- *manque de rapport ville port.

Structure viaire :

- *Insuffisance de structure de liaison ce qui rend les routes trop dense et les nœuds d'échange en surcharge.
- *La non prise en charge du boulevard front de mer

Structure fonctionnelle:

- *saturation du centre historique.
- *Manque des aires de stationnement
- *manque des équipements touristiques.

Structure de permanence :

- *Délaissement des vestiges historiques reflétant le passé glorieux de Cherchell.

État de bâtis :

- * Les baraques qui défigurent l'image du port
- *l'état dégradé des habitations du noyau historique ce qui nécessite une rénovation
- *l'absence d'une façade urbaine homogène qui reflète l'image de la ville .

Espace publics :

- *absence de la qualité d'espace public.

6. Présentation de l'aire d'intervention :

après l'analyse faite sur l'aire d'étude on a opté pour l'aire d'intervention suivante, celle qui reprend à notre problématique globale et spécifique de relier la ville à son port .
donc notre zone d'intervention englobe la zone portuaire ainsi que son interface, (les deux éléments nécessaires pour notre intervention) :

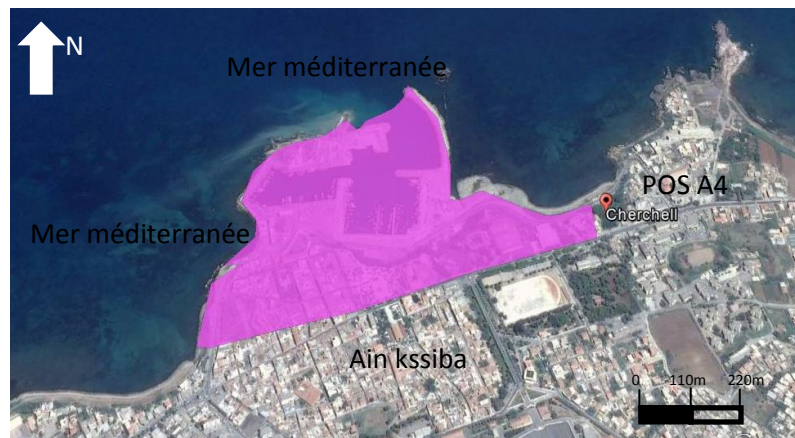


Figure 3.15 : situation de l'aire d'intervention

Source : font google earth traité par l'auteur .

L'aire d'intervention qu'on a adoptée se situe dans la zone portuaire dont elle est délimitée :

- Au nord : par la mer
- Au sud : par le quartier de A in Kssib
- A l'Est : par le Pos A4.
- À l'ouest: par la mer.

Notre aire d'intervention a une grande valeur historique économique ainsi que touristique mais cette dernière ne se trouve pas agréable pour jouer un tel rôle important.

Dans l'intérêt de mieux orienter notre intervention on a effectué l'état de fait de la zone d'intervention en faisant inclure le gabarit le viaire et les éléments de repère et cela pour avoir une cohérence entre l'existant et le projeté.



état de fait de la zone d'intervention



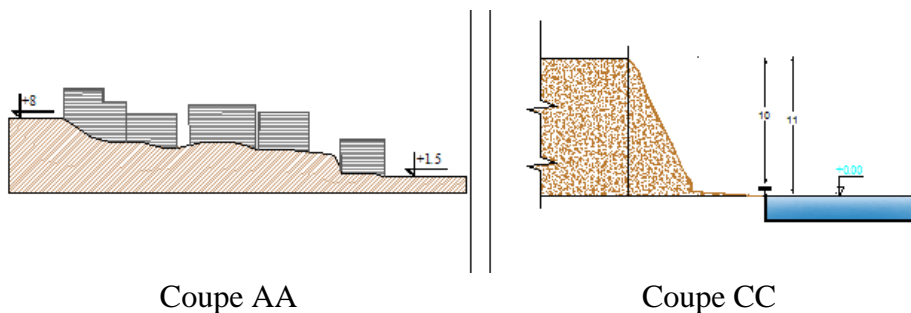
Figure 3.16 : état de fait de l'aire d'intervention.

Source : font carte INC traité par l'auteur .

Voici des coupes qui montrent la morphologie du terrain ainsi le gabarit des constructions. On remarque alors que notre site d'intervention se caractérise par un gabarit plus au moins bas qui varie entre R et r+2.

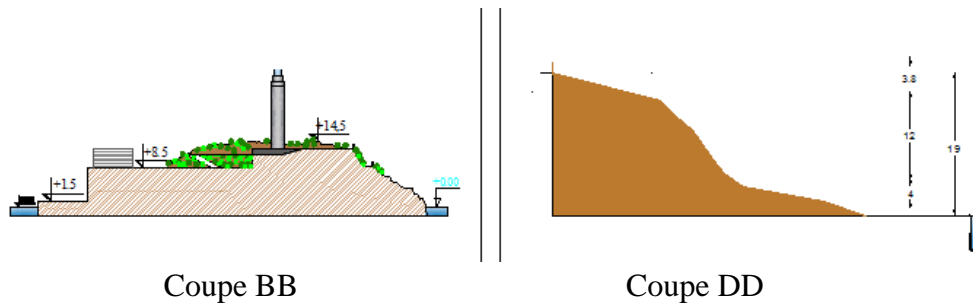
On constate qu'il y a un manque en matière d'infrastructure touristique, bien que notre patrimoine culturel et naturel est très riche soit enviable, comparé à nos voisins méditerranéens.

Voici des profils qui montrent le gabarit et la morphologie dans les séquences importantes de notre site :



Coupe AA

Coupe CC



7. Les objectifs d'intervention :

- Relier le port et la ville par une continuité fonctionnelle et physique.
- revalorisation de l'espace public.
- enrichir l'activité de pêche.
- créer un circuit touristique.
- développer l'économie de la ville.
- améliorer l'infrastructure touristique.

8. La stratégie d'intervention (stratégie d'évaluation) :

Notre intervention sera fondée par une démarche de projet urbain celle qui dispose des principes et des méthodes agissants pour notre situation.

Parlant de projet urbain implique la stratégie d'évaluation qui peut nous mener à atteindre le résultat souhaité, c'est dans ce contexte là qu'on a opté pour l'analyse (SWOT ou bien AFOM).

❖ Définition du SWOT /AFOM :

L'analyse SWOT (Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats) ou AFOM (Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces) est un outil d'analyse stratégique. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, etc. avec celle des opportunités et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement.

Le but de l'analyse est de prendre en compte dans la stratégie, à la fois les facteurs internes et externes, en maximisant les potentiels des forces et des opportunités et en minimisant les effets des faiblesses et des menaces.

Aspect	Endogènes		Exogènes	
	Atouts	faiblesses	Opportunités	Menaces
Paysage naturel	Richesse de potentialité naturelle (plage ,port et foret)	Délaissement des espaces naturels Absence d'aménagement de front de mer .	Attractivité touristique Mise en scène du paysage naturel .	Mal exploitation Manque de stratégie d'aménagement de paysage Dégradation du paysage .
L'économie	Présence du port de pêche	Economie précaire.	Enrichir l'activité de pêche . Exploitation du commerce maritime .	La commune la plus pauvre en Algérie. Stagnation de l'économie de la ville.
Patrimoine culturel et architecturale	Présence des vestiges romains Des édifices à valeur historique	Non mise en valeur du patrimoine. Délaissement des édifices.	Exploitation du patrimoine. Encourager le tourisme . Récupérer l'identité de la ville .	Manque de conscience intellectuelle et culturelle . L'appropriation au domaine militaire
Espace urbain	Bonne accessibilité. La variété de typologie architecturale . Présence d'espaces publics. Présence d'axe structurant	Manque de liaison ville port L'état dégradé des constructions Non prise en charge du boulevard front de mer . Délaissement des vestige Manque de façade maritime .	Améliorer la qualité de l'espace publics. Améliorer le cadre bâti . La possibilité de connexion de la ville avec son front d'eau.	Désarticulation ville port . Manque de spécificité des projet (exp projet urbain portuaire). Le non respect du cactere spécifique de la ville .
Le tourisme	Présence de la matière première Disponibilité d'espace d'attractivité .	absence d'une bonne qualité d'accueil . manque d'attractivité touristique .	Revitaliser et redynamiser la ville . Création d'un circuit touristique riche . Mise en valeur pour attirer le tourisme .	Absence d'infrastructure touristique . Manque de concurrence et de planification .

❖ **Les enjeux :**

- Assurer le lien ville port.
- Améliorer la qualité de l'espace urbain.
- Promouvoir la polarité touristique.
- Revitaliser la ville de Cherchell.
- Préserver les ressources naturelles et patrimoniales.

❖ **L'évaluation :**

Afin de faire l'évaluation de notre analyse on obtient un barème de 5 et on essaie de donner des résultats approximatifs qui nous fait comprendre plus le but de notre projet ainsi le résultat souhaité comme il nous permet de comprendre l'état de notre ville :

Ressources naturelles	4/5
L'économie	2/5
Patrimoine culturel et architecturale	3/5
Espace urbain	3/5
Le tourisme	2/5
Liaison ville/port	1/5
Equipement d'attractivité	1/5
Façade maritime	0/5

❖ **la polygone d'évaluation :**

Cette polygone nous montre le degré d'amélioration qu'il faut pour notre aire d'étude pour qu'elle répond aux besoins nécessaires et assure une meilleur qualité de développement .

❖ **Mesures et actions envisagées :**

- *L'élaboration d'une politique de renouvellement urbain définissant des règles d'intervention qui
- *envisage la protection des Resource naturelle et patrimoniale.

- *sensibiliser le grand public sur les richesse naturelle et valeurs architecturale et historique.
- *encourager les secteurs économique et touristique.
- *assurer le lien ville port et retourner la ville vers son front de mer.
- *réaménagement de l'espace portuaire et la requalification de son interface.

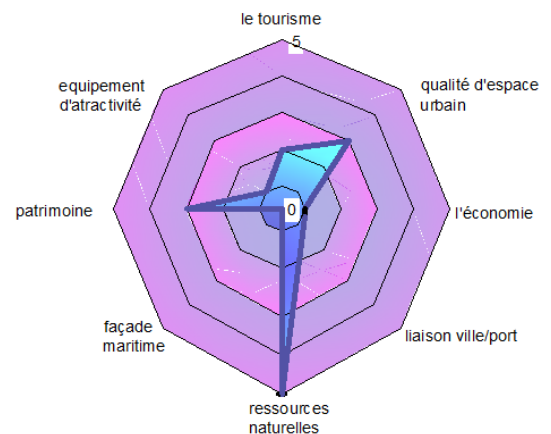


Figure :la polygone d'évaluation
Source :réalisée par l'auteur

B. Application de la stratégie SWOT sur le secteur touristique dans a ville de Cherchell :

Cherchell souffre du coté touristique vue qu'elle ne se présente pas comme un pôle touristique important malgré les opportunités qu'elle possède et cella revient à plusieurs facteurs,par exemple l'instabilité sécuritaire durant la période de décennie noire ainsi que

la création des complexe touristique dans les grandes villes(alger,oran,tipaza) et oublier ces petites villes ce qui a mené à une décadence totale .

Le problème qui se pose alors c'est l'isolation et l'abondement de ces petites belles villes(touristique) de la part des autorités. On a besoin d'une mise en valeur et d'une redynamisation de ces villes et cella à l'aide de développement touristique surtout quand les richesses sont disponibles, il faut juste appliquer une méthode opérationnelle .

Atout	Faiblesses
Présence de Ressource naturelle Situation stratégique Ville maritime(présence de la mer et du port) Présence des vestige et monument historique Le cachet historique de la ville .	Manque d'équipement d'accueil . La non prise en charge touristique . Manque d'attractivité .
Opportunité	Menace
Revitalisation de la ville . Développement économique de la ville .	La mauvaise exploitation des ressources. Absence de stratégie de développement de la ville . Tourisme periodique

❖ **Les enjeux :**

- Construire des équipements d'accueil et de loisir.
- Valoriser les sites et vestige historique.
- Elaboration d'un circuit touristique.
- Faire sortir Cherchell de son isolation.

❖ **L'évaluation :**

Le tourisme est l'un des indicateurs les plus important dans le développement économique de la ville donc on doit le prendre en charge et améliorer tous les facteurs qui participent à son développement. Le tourisme permet la redynamisation et l'enrichissement économique.

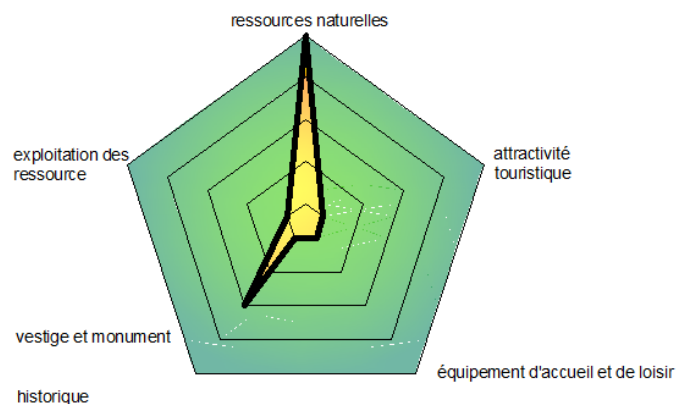


Figure :la diagonale d'évaluation
Source :réalisée par l'auteur

Richesse naturelle	4/5
Vestige et monument historique	3/5
Equipement d'accueil et de loisir	1/5
Exploitation des Ressource et opportunité	1/5
Attractivité touristique	1/5

Synthèse de l'approche (démarche):

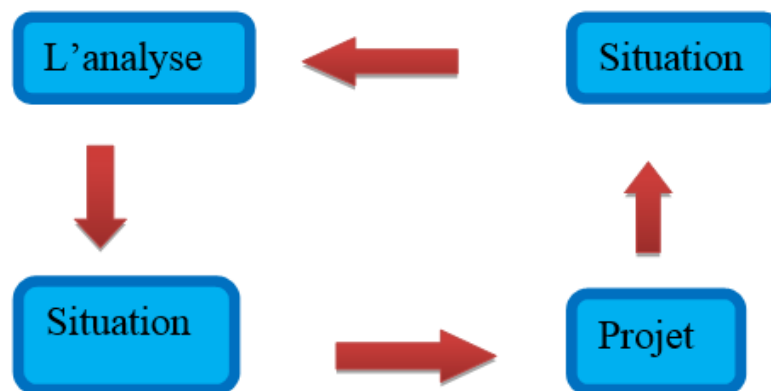


Figure 3.17:shema de la synthese de la démarche d'évaluation .
Source :réalisé par l'auteur

9. Les actions à mené :

*Créer des percés au niveau de la partie ouest ainsi que la partie Est (axe de l'académie) et cela afin d'assurer une continuité visuelle de la ville vers la mer et assurer une liaison entre ces deux dernier et garder les même dimension d'ilot sachant que ces percées ne sont pas toujours mécanique.

*La restructuration et cela au niveau du boulevard front de mer et la RN 11. l'aménagement d'une promenade sur le long du quai ainsi que l'aménagement de la falaise .

*La requalification au niveau de l'ilot historique (joinvill)et sur l'axe de Ben Mokadem accompagné d'une restructuration ainsi qu'au niveau du stage militaire .

créer une émergence au niveau de la mer qui est la perspective de l'axe de l'académie afin de donner plus de valeur à notre projet.



Figure 3.18 : schémas des principes d'intervention.
Source :font de google earth traité par l'auteur .

Pour exprimer toutes ces actions on passe au plan de composition urbaine sur lequel on s'étale plus dans notre intervention en fixant notre programme .En commençant tout d'abord par l'élaboration du schéma de structure .(les cartes dans la partie annexes).

*On trouve comme exemple semblable à notre cas la ville de Manarola en Italie, montre l'urbanisation sur un terrain accidenté qui se développe dans les deux directions parallèle et perpendiculaire pour avoir une vue dégagée sur la mer

10. Intervention effectuée :

- L'élargissement du bassin nous permet d'aménager une marina de plaisance avec une gare maritime.
- La restructuration de l'axe de Ben Moquadem ou on a fait une table rase pour l'ilot de l'école et les habitations en préservant juste la bâtisse de l'inspection des impôt nous a permet de créer une zone multi fonctionnelle compatible a l'interface portuaire la projection de l'habitat et de nouveaux équipements.
- Dans le but d'assurer la liaison entre la ville et le port et la ville on a intégré un projet articulatoire de nature culturelle et touristique pour qu'il réponde au plusieurs problématique à la fois.
- La restructuration et l'élargissement de la RN11 a été pour but de gérer le flux ainsi que de créer une zone d'habits intégré avec service de proximité.
- La requalification du stade été par



Figure 3.19:vue sur la ville de Mnarola
Source:site web
(<http://fr.dreamstime.com>)

l'intermédiaire de reconversion de l'activité sportive à l'activité touristique et culturelle ou il devient un terrain de spectacle romain.

- Renforcer l'infrastructure touristique par une zone de plaisance et un complexe hôtelier.
- Un aquarium accompagné par un phare d'observation sera implanté en tant que éléments émergent qui seront l'aboutissement virtuelle de l'axe de l'académie.
- Enrichir l'activité de pêche par l'intégration de nouvelles activités complémentaires à la pêche et le réaménagement de l'ilot Joinville pour assurer une attractivité touristique. À la fin de cette étape on a abouti à la réalisation d'un circuit touristique qui sera riche en matière de patrimoine touristique et culturelle ainsi de nouvelles infrastructures culturelles ou il sera bénéfique pour toute la ville en la faisant sortir de sa stagnation.

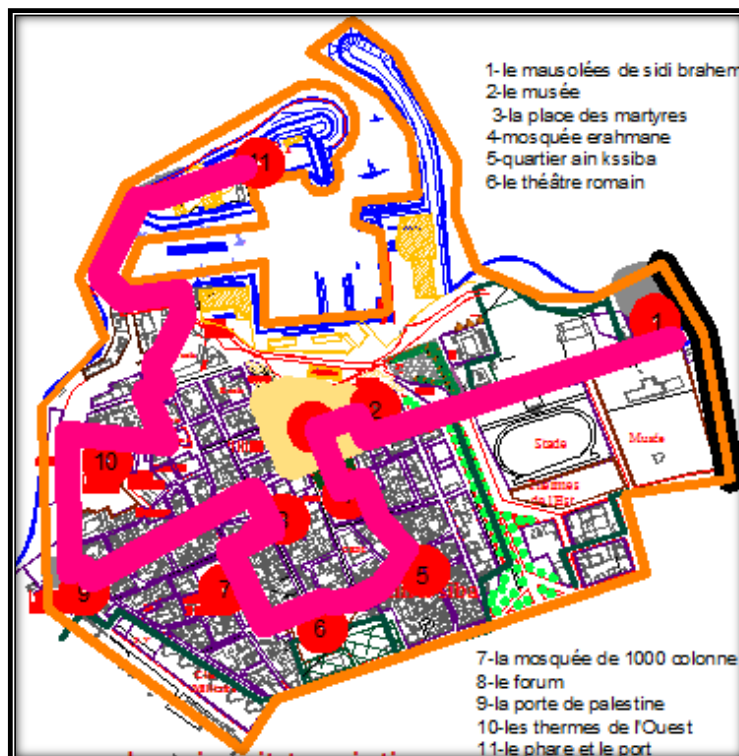


Figure 3.20:circuit touristique de la ville .

Source : font de carte PDAU 2006 traité par l'auteur

❖ Le plan d'aménagement :

Le plan d'aménagement est le fruit de toute la démarche et les principes qu'on a suivi c'est à travers ce dernier qu'on peut juger la réussite de projet est ce qu'il répond aux besoins et problème ou bien non.

Ce plan d'aménagement vient pour améliorer l'image de la ville et du front de mer de Cherchell ainsi pour le maitre en valeur.

Le programme projeté :

- | | |
|--|----------------------------|
| * pêcheurie (marché avec des restaurant) | * administration et douane |
| * école des technique de peche | * habitation de lux |
| *hôtel urbain | * musée maritime |

- *aquarium (île artificielle)
- * atelier de construction navale
- * complexe hôtelier
- * centre multi fonctionnel
- *des parking.

- * promenade portuaire
- *des espaces de consommation
- * gare maritime
- *théâtre en plein aire .

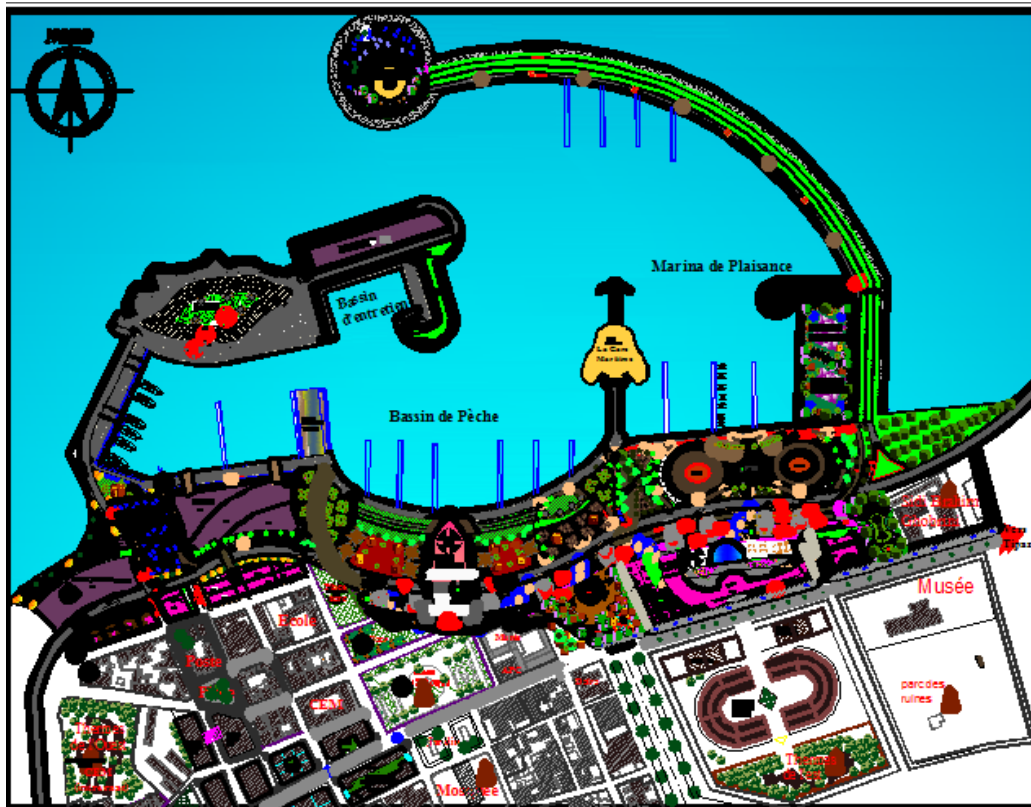


Figure3.21 :Plan d'aménagement
Source :Réalisé par l'auteur .

En arrivant à ce stade d'intervention on a pu atteindre le but de notre projet urbain qui est de faire la promotion de la ville par le biais de son front de mer et la revitalisation de la ville par la mise en valeur de son front de mer .

Néanmoins ce résultat à besoin d'une confirmation à une échelle plus réduite c'est pour ça qu'on va détailler l'une des entité de projet ou notre choix est tombé sur le musée maritime.

11. Le projet architectural :

Le projet architecturale est le fruit de toute la démarche c'est le passage de l'échelle de la villa à l'échelle du quartier en arrivant à celle du projet.

On a choisi le musée maritime vu sa valeur fonctionnel et son emplacement stratégique. C'est un projet qui s'est implanté au niveau de la falaise pour jouer le rôle d'articulation et

d'attractivité donc le choix n'a été pas par hasard c'est après une réflexion c'est à travers lequel que vous allez apprécier le tout il est l'image complémentaire de l'ensemble.

Il est une passerelle physique qui relie la ville au port ainsi que virtuelle ou il joue le rôle de passerelle entre les civilisations du passé avec celle du présent et d'avenir .

La notion de l'espace public est toujours présente avec la continuité des espaces de transit de la place des martyrs jusqu'à la promenade par l'intermédiaires des terrasses jardin qui seront ouvertes au public.

Le projet qu'on propose de concevoir (le musée maritime) permet par sa nature d'une part d'afficher la vocation marine de la ville de Cherchell et d'autre part de valoriser le patrimoine historique marin de l'Algérie.

Sa conception architecturale doit allier le style moderne de notre époque et le rappel d'un « cachet architectural » relatif à une civilisation traditionnelle et historique. D'autant plus que la Marine algérienne de cette époque-là s'imposa en puissance dominante sur toute la mer Méditerranée.

A. Aperçu sur les musées maritimes:

1. Définition :

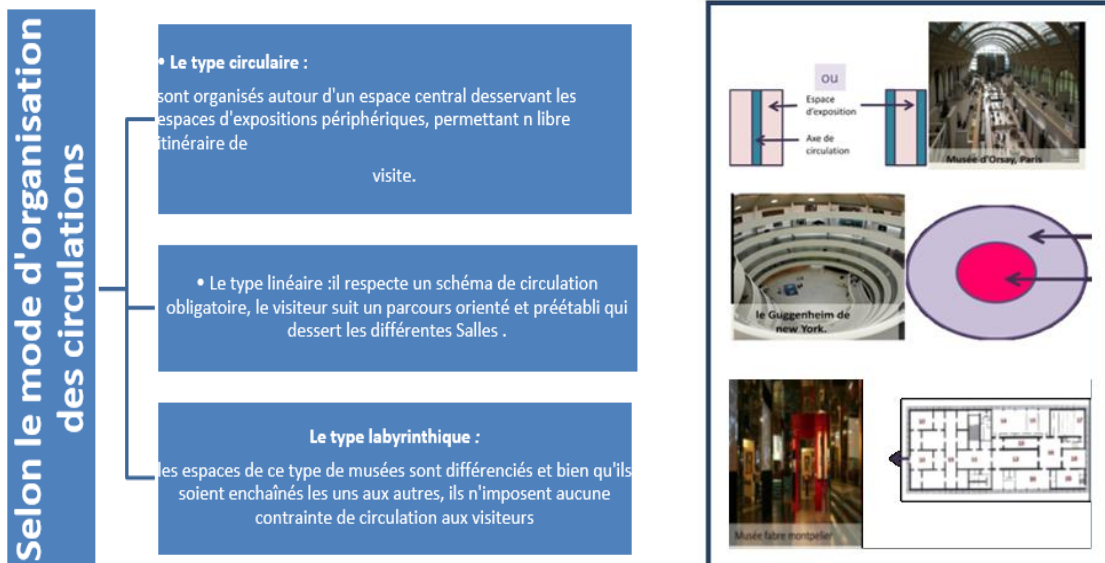
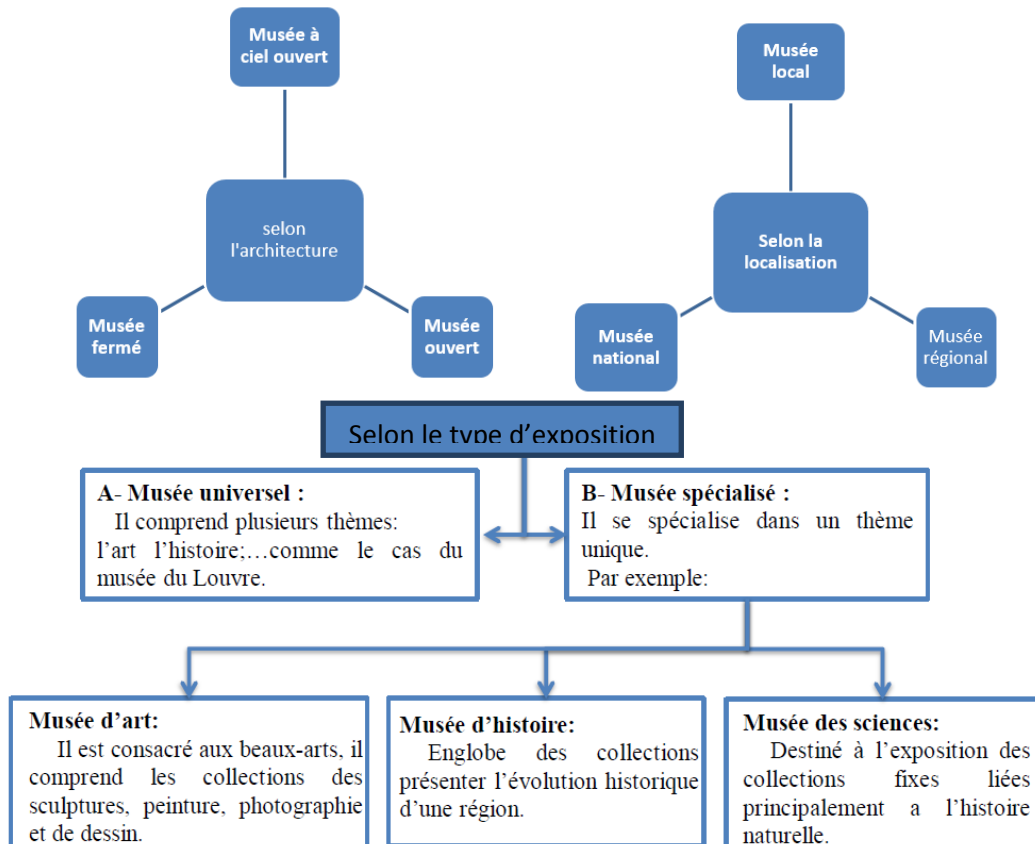
Etablissement dans lequel sont rassemblées et classées des **collections** d'objets présentant un intérêt historique, technique, scientifique, artistique, en vue de leur conservation au public. Le terme musée vient du Grec **mousseion**, temple des muses divinités des arts.

2. Rôle des musées :

Permettent à une ville:

- D'affirmer son existence et de faire reconnaître son appartenance à une civilisation.
- De conserver, présenter les œuvres dont elle a la charge de les exposer.
- De transmettre aux peuples les différentes transformations qu'a connu l'humanité.
- D'améliorer le niveau culturel et scientifique par l'introduction des valeurs et des connaissances nouvelles.
- De présenter, de diffuser et de communiquer les temps et les cultures.
- De récupérer, d'acquérir, de restaurer et d'entretenir les objets de valeur culturelle .
- De rassembler la documentation sur les monuments historiques; témoins de l'histoire.

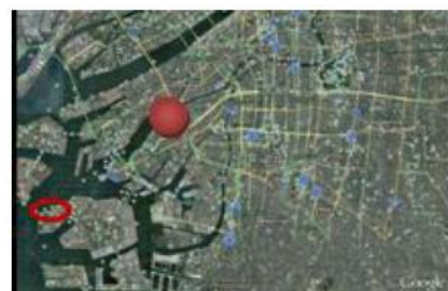
3. Types des musées :



B. Thématique d'exemple sur les musées maritimes :
Le musée de la marine (Osaka) :

Le musée de la marine (Osaka) :
Présentation et situation du musée :

Le musée national du Japon situé sur la baie d'Osaka, pour montrer comment la mer, les navires et le port



Situation du musée

ont été utilisés pour le bénéfice d'Osaka et de l'évolution générale de la culture maritime à travers le monde.

Fiche technique :	
Situation	Osaka , Japon
Début de réalisation	Mars 1998
Ouverture	14 juillet 2000
Architecte	Paul Andreu
Maitre d'ouvrage	Ville et port d'Osaka
Bureau d'étude	Ove Arup Japon
Photographe	Shinken Chiko-Masato Ikuta GA photographe - YTakase
Surface	20000m ²
Thème	Histoire maritime

Programme :

- ✓ **Le bâtiment semi-circulaire :** abrite le Hall d'entrée et les bureaux administratifs.
- ✓ **Tunnel immergé.**
- ✓ **Le dôme :** abrite la salle d'exposition centrale, les salles d'expositions secondaires, et deux salles de vidéos.



Principes d'organisations :

Paul Andreu propose un musée flottant, accessible par un tunnel immergé qui le relie avec le bâtiment d'entrée.

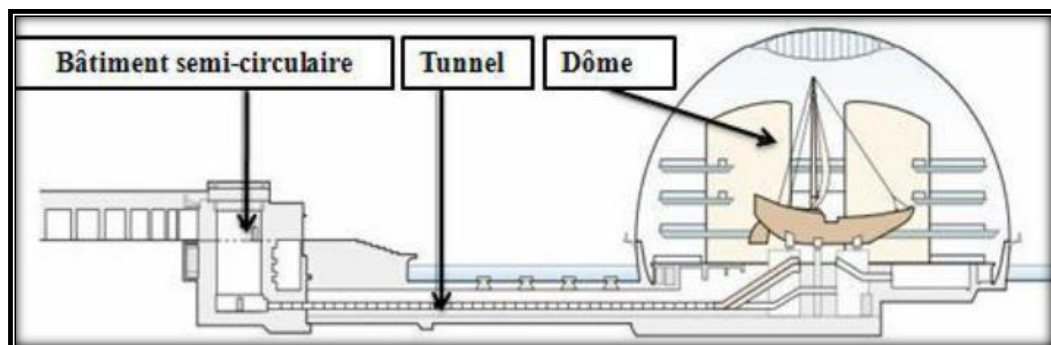


Figure3.22 : Coupe générale du musée

Le bâtiment semi-circulaire : S'étend sur une surface de 5000 m². Ses espaces sont organisés linéairement. L'accès principal donne directement sur le hall d'entrée dont les visiteurs descendent vers le tunnel immergé.

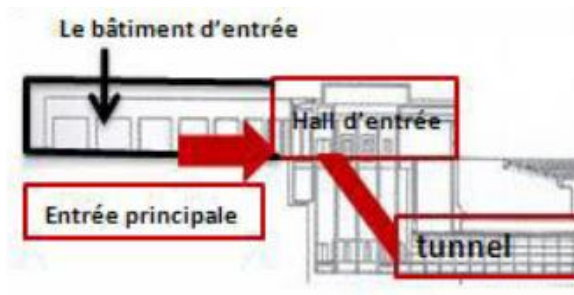


Figure 3.23: Coupe sur le tunnel .



Figure3.24 :Bâtiment d'entrée.

Le tunnel sous-marin : Fait l'articulation entre le bâtiment d'entrée et le dôme, s'étend sur une surface de **1000m²** avec 15m de large et 60m de long.

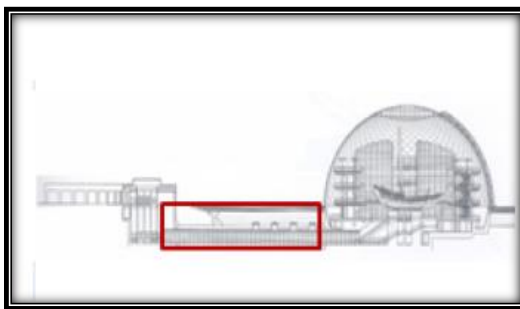


Figure3.25:Tunnel sous-marin sous-marin

Figure3.26:vue à l'intérieur du tunnel sous-marin.

Le dôme: Flottant sur la mer sur une surface de 14000m². Le tunnel mène directement au centre du dôme, qui est occupé par un navire de commerce de 17^{ème} siècle. Sur les étages se trouve l'exposition des objets et des outils de suivi du développement du commerce maritime autour d'Osaka et à l'étranger d'autre part le RDC est réservé aux deux salles de vidéos.



Figure 3.27: Exposition centrale



Figure3.28: Exposition temporaire

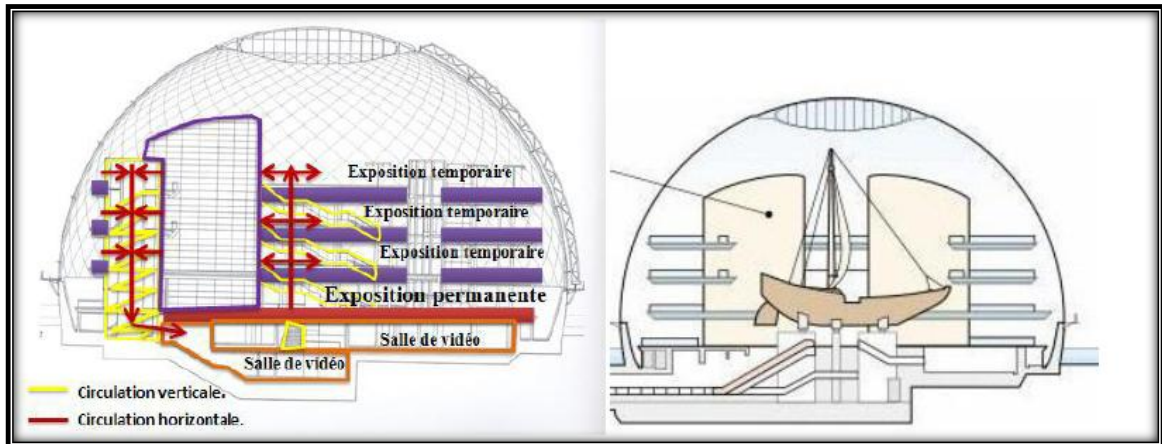


Figure3.29 : coupe sur les salles d'exposition .

L'aspect architectural : Paul Andreu veut créer une coupole flottante isolée du reste de la ville et qui resplendisse dans le noir qui reflète l'histoire maritime de la ville portuaire ; « le corps plus foncé durant la journée projette une image dématérialisée la nuit ».



Recommandations:

- La transparence entre l'intérieur (l'exposition) et l'extérieur (la mer) donne une continuité visuelle.
- Sa position dans la mer exprime sa vocation.
- La mezzanine permet la continuité visuelle entre l'exposition permanente et l'exposition temporaire.
- Visibilité de circulation .

synthèse de l'exemple :

Le musée maritime d'Osaka exprime sa vocation de l'extérieur par sa position dans la mer, à l'intérieur par l'exposition permanente et temporaire et la coupole qui garde la continuité visuelle .

C. L'esquisse du projet:

- **la forme du projet :**

pour que le projet soit attaché à son site ainsi qu'à son environnement naturel culturelle et historique et dans le but d'une meilleur intégration opérationnelle on a opté pour la métaphore du bateau qui est une forme symbolique en assurant une meilleur distribution des fonctions relative à la composition urbaine et la problématique spécifique de notre cas d'étude .

Le projet se repère par son prolongement en longueur perpendiculairement à la mer ce qui lui permet d'assurer l'articulation ainsi que la pertinence , des terrasses le long de la toiture accompagnées d'éléments d'appel marquant la verticalité et assurent l'émergence du projet .

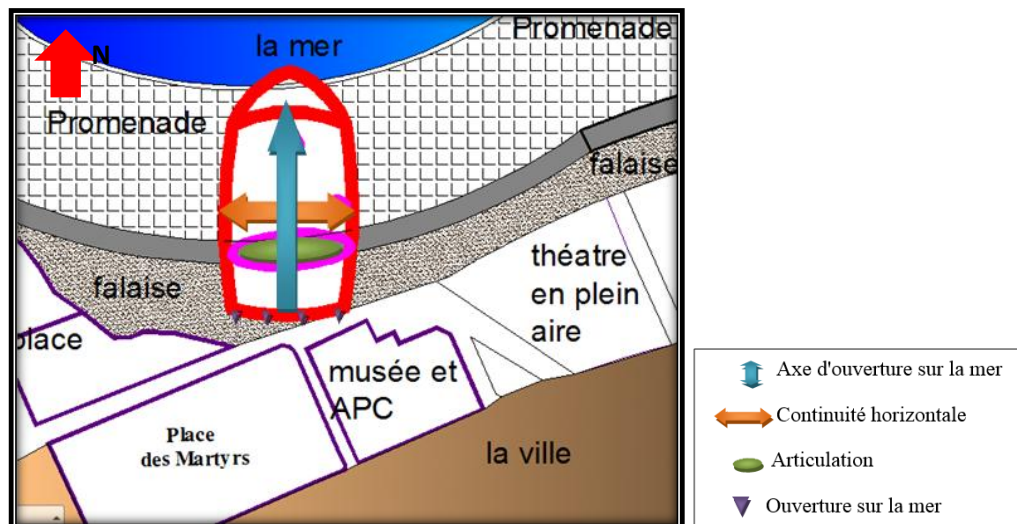


Figure3.30 :schéma de principe du projet .

- **Le programme:**

le musée maritime est un équipement public culturel et touristique dont il joue un rôle très important dans l'animation et la redynamisation des lieux et cela à l'aide d'un ensemble d'activités cependant notre projet se compose de plusieurs entités ou chacune offre un service spécifique :

on a alors l'entité d'accueil cette dernière permet d'orienter le visiteur .

- l'entité d'exposition qui est l'entité principale et elle va recevoir un nombre important des visiteurs en présentant des expositions temporaires et permanentes.

- l'entité des ateliers reliés relativement aux précédentes.

- entité de gestion où on trouve l'administration avec ces différents bureaux .

- entité de détente se présente par l'ensemble des restaurants ; boutiques et terrasses .

- entité culturelle se compose de bibliothèque salle d'animation culturelle et salle de conférence

- entité de service offre une fonction supplémentaire aux visiteurs et personnel c'est la garderie d'enfant avec ses salles spécifiques .

- **Accessibilité :**

L'accessibilité d'un projet est très importante dans sa réussite plus qu'il est accessible plus qu'il est fréquenté donc il est mis en valeur par son public .

parmi les potentialités de mon projet, il est accessible de tous ses côtés, côté de la mer côté de la ville et celui de la promenade sachant que cette accessibilité se présente aussi au niveau des terrasses .

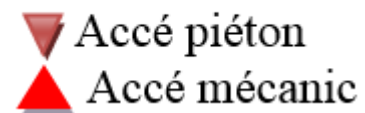
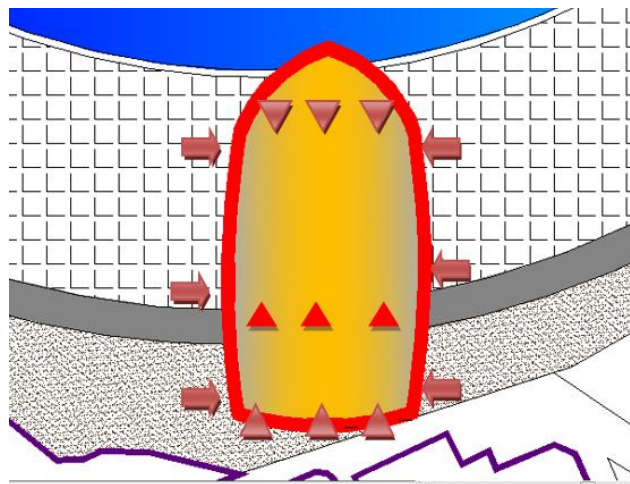


Figure3.31 :accessibilité du projet.

- **maintenir l'espace public :**

L'espace public est un espace à la fois métaphorique et matériel. Comme espace métaphorique, l'espace public est synonyme de sphère publique ou du débat public. Comme espace matériel, les espaces publics correspondent tantôt à des espaces de rencontre et d'interaction sociales, tantôt à des espaces géographiques ouverts au public, tantôt à une catégorie d'action. Donc le musée envisage à offrir toutes qualité par sa forme et ses espaces où il assure la continuité de la place d'une part et encourage la mixité sociale d'autre part ainsi que la fluidité de circulation donc il est jugé espace public par excellence .

- **Le gabari :**

Rester sur l'idée primaire de notre intervention qui est la préservation du cachet de la ville et l'intégration opérationnel avec une touche de modernité qui fait l'émergence . on a opté pour un gabari maximal de R+3(en gradin) avec des terrasse accessibles marqués par des éléments d'appels verticaux .ce choix été fait dans le but d assurer une harmonie architecturale entre l'ancien et le nouveau.

- **Echelle du projet :**

même si notre projet se situe dans une petite ville littorale,son but c'est qu'il soit à l'échelle régionale et pourquoi pas nationale .

Son thème et son architecture lui permet de jouer un tel rôle et c'est la spécificité du projet urbain même si il est à une petite échelle d'intervention son aboutissement est beaucoup plus profond il touche la globalité.

- **Orientation du projet :**

Ce qui est connu que l'orientation d'un projet architecturale dépend toujours du soleil et des vents dominants mais dans un site côtier ya un troisième élément qui rentre en jeux et qui devient le plus important, les vue sur la mer devient la pertinence du projet.

Suivant la morphologie de site qui est accidenté et les orientations de notre intervention qui répond à la problématique, le projet s'est implanté perpendiculairement à la mer une orientation qui offre des vues panoramiques sur la mer et assure la liaison entre le port et son interface.

La particularité de notre projet c'est qu'il assure une promenade museale à l'exterieur comme à l'interieur du musée .

conclusion générale :

Le travail de recherche qu'on a élaboré a été pour but d'une production des connaissances ouvrant des voies sur le domaine de la recherche ainsi qu'ouvrir des voies à des indications de projets opérationnels cependant cette recherche était fragmenter en deux une recherche cognitive et d'autre normative.

Concernant la recherche cognitive c'est dans laquelle on a procédé une démarche conceptuelle qui a permis de décortiqué la notion ville port aussi bien que la démarche analytique et thématique qui ont été pour témoin a la problématique de faire la ville avec le port par une démarche de projet urbain .

Le système ville -port qui est une composant assez compliqué et demande un travail particulier et une démarche spécifique il ne s'agit pas de l'urbain ni du littorale mais de l'association de ces deux derniers avec la présence d'une composante intermédiaire celle de l'interface ville -port .

L'aboutissement de toute cette recherche et phase théorique ne peut être effectuer qu'à travers une réflexion architecturale et urbaine en parallèle celles qui affirment nos résultats de recherche et montre la valeur du travail qu'on a élaboré.

Pendant le travail de recherche et les différentes étapes qu' on a traversé on a pu constater qu'un travail de recherche n'est jamais fini à chaque fois qu'on avance on apprend et on cherche à savoir plus à fin de trouver des réponses à toutes nos questions .c'est cette curiosité et la volonté du savoir qui nous fait arrivé à un stade avancé de la recherche .

D'autre part une intervention architecturale ou urbaine ne peut en aucun cas atteindre la perfection car à chaque fois qu'on avance dans l'analyse et la thématique d'intervention on découvre plus possibilité et de solutions d'intervention.

Parlant de la recherche normative :

Cherchell connait de nos jour une stagnation au niveau de son noyau historique malgré les potentialités qu'elle procède car ces potentialité deviennent des faiblesses suite à une mal exploitation et manque de stratégie d'intervention efficace.

L'une des faiblesses marquantes de la ville est la dissociation ville -port et l'abonnement de son espace d'interface.

Il est primordial est impératif de valoriser notre environnement par une intervention urbano-architecturale.

Notre master d'architecture et projet urbain nous a motivé durant ces 2 ans à prendre l'initiative dans une telle situation de complexité et d'importance et de chercher après ses problèmes.




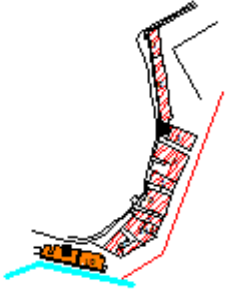












Un projet urbain s'étale d'une échelle territoriale a une échelle architecturale réduite.



A la fin on présente notre inquiétude concernant les situations similaires en Algérie, car il y a un manque totale de stratégie de projet urbain chose qui doit se mettre au sérieux.

Le projet urbain un outil de la concertation et la gestion, il est la solution favorable dans des cas pareils.










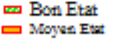


De ce fait cette recherche nous ouvre les vois sur l'un des indicateurs de projet opérationnel qui est la recherche sur l'alternative d'ouvrir la ville sur la mer (plus précisément le port) et les encourager à travailler ensemble l'un pour les avantage de l'autre.

1
0
1

petite parcelle	moyenne parcelle	grande parcelle	Etat du Bati	Gabarit
<p>parcelle n°12: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 134,27 m²</p> 	<p>parcelle n°1: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 233,575 m²</p> 	<p>parcelle n°2: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 599,8203 m²</p> 	   <p> ■ Bon Etat ■ Moyen Etat ■ Mauvais Etat </p> <p>Parcelle n° : 01; 02; 03; 04; 05; 06; 07; 08; 09; 12; 13 en mauvais état</p> <p>Parcelle n° : 10; 12 en moyen état</p>	<p> ■ R+2 ■ R+1 ■ RDC </p>
<p>parcelle n°13: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 137,93m²</p> 	<p>parcelle n°3: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 575,75 m²</p> 	<p>parcelle n°4: forme carré 60% bâti 40% non bâti surfaces totale 804,08m²</p> 		
	<p>parcelle n°5: forme rectangulaire 80 % bâti 20 % non bâti surfaces totale 595,2303 m²</p> 	<p>parcelle n°9: forme rectangulaire 70 % bâti 30 % non bâti surfaces totale 568,12m²</p> 		
	<p>parcelle n°7: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 233,39 m²</p> 			
	<p>parcelle n°8: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 567,73m²</p> 			
	<p>parcelle n°6: forme carré 100 % bâti surfaces totale 473,35m²</p> 			
	<p>parcelle n°11: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 588,52m²</p> 			
	<p>parcelle n°10: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 300,53m²</p> 			

	petite parcelle	moyenne parcelle	grande parcelle	Etat du Bati	Gabarit	
LOT 2	parcelle n°13: forme carré 100 % bâti surfaces totale 50.14m ²	parcelle n°2: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 516.79m ²	parcelle n°1: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 412.5 8m ²	 — Bon Etat — Moyen Etat — Mauvais Etat	 — R+2 — R+1 — RDC	
	parcelle n°12: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 1 87.35m ²	parcelle n°3: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 516.79m ²	parcelle n°9: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 593.54m ²			
	parcelle n°4: forme carré 100 % bâti surfaces totale 201.69m ²	parcelle n°5: forme irrégulière 100 % bâti surfaces totale 234.1679m ²	parcelle n°10: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 6 86.39m ²			
	parcelle n°6: forme irrégulière 100 % bâti surfaces totale 2 87.40	parcelle n°7: forme irrégulière 100 % bâti surfaces totale 226.25m ²	parcelle n°11: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 5 89.23m ²			
	parcelle n°8: forme irrégulière 100 % bâti surfaces totale 205.37m ²	parcelle n°14: forme rectangulaire 100 % bâti surfaces totale 223.19m ²				
						Parcelle n°: 01;02;03;06;07;08; 12; 13 ; 14 en mauvais état
						Parcelle n°: 04;05 en moyen état
						Parcelle n°: 09 en bon état

I
L
O
T
3

petite par celle	moyenne par celle	grande par celle	Etat du Bati	Gabarit
<p>Parcelle n° 08: Forme régulière 100% bâti Surface Totale = 117,86m²</p>  <p>Parcelle n° 09: Forme régulière 100% bâti Surface Totale 98,86m²</p> 	<p>Parcelle n° 03: Forme rectangulaire 100% bâti Surface Totale = 231,64m²</p>  <p>Parcelle n° 04: Forme rectangulaire Il contient une cour Surface Totale : 375,16m²</p>  <p>Parcelle n° 05: Forme rectangulaire 100% bâti Surface Totale : 338,88m²</p>  <p>Parcelle n° 06: Forme rectangulaire 100% bâti Surface Totale = 254,58m²</p>  <p>Parcelle n° 07: Forme régulière 100% bâti Surface Totale = 262,56m²</p> 	<p>Parcelle n° 01: Elle a une forme rectangulaire Elle est dotée d'un patio Surface Totale = 709,51m²</p>  <p>Parcelle n° 02: Elle a une forme rectangulaire Elle contient une Cour Surface Totale = 838,138m²</p> 	<p></p> <p>Parcelle n° 01 et 06: Moyen Bat.</p> <p>Parcelle n° 02: Bon Bat avec le renforcement de la structure (poutres-poutre).</p> <p>Parcelle n° 03: Moyen Bat, avec la construction d'un nouveau étage.</p> <p>Parcelle n° : 04:05 :06 :07:08:09: Bon Bat.</p>	<p></p> <p></p> <p>façade Sud ilot n° 01</p>

ILLOT 04

Parcelle n° 01:
forme rectangulaire
100 % bât
surface totale : 327,21 m²



Parcelle n° 01:
forme rectangulaire
100 % bât
surface totale : 425,73 m²



Parcelle n° 04:
forme rectangulaire
100 % bât
surface totale : 465,01 m²



Parcelle n° 05:
forme rectangulaire
100 % bât
surface totale : 485,99 m²



Parcelle n° 06:
forme rectangulaire
100 % bât
surface totale : 252,9 m²



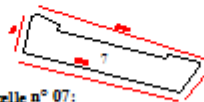
Parcelle n° 09:
forme rectangulaire
100 % bât
surface totale : 430,49 m²



Parcelle n° 2:
forme irrégulière
100 % bât
surface totale : 1039,94 m²



Parcelle n° 07:
forme irrégulière
100 % bât
surface totale : 2962,80 m²



Parcelle n° 08:
forme irrégulière
100 % bât
surface totale : 1152,53 m²



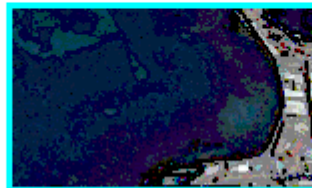
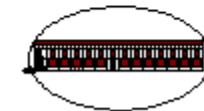
▬ Bon Etat
▬ Moyen Etat



▬ R+2
▬ R+1

Parcelle n° : 01, 02, 03, 06, 08:
en moyen état

Parcelle n° : 07, 09 en bon état



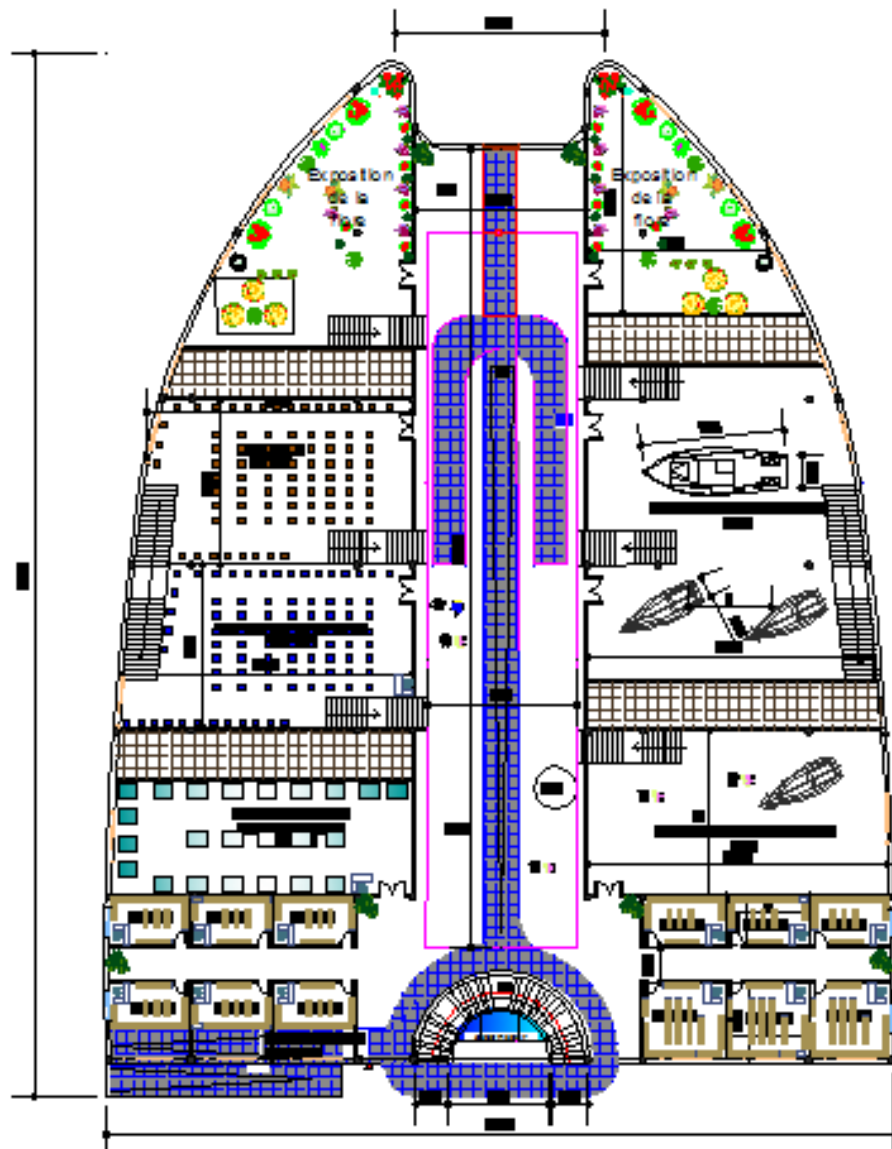
ilot 03



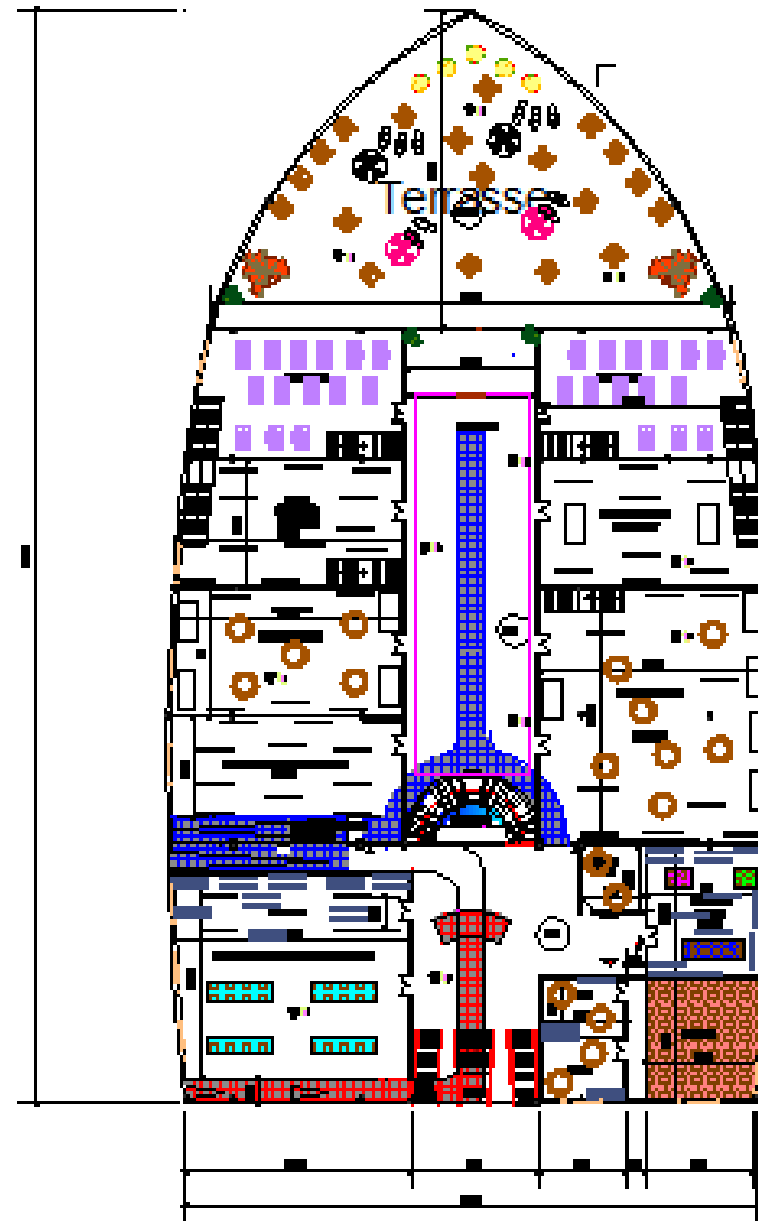
ilot 05



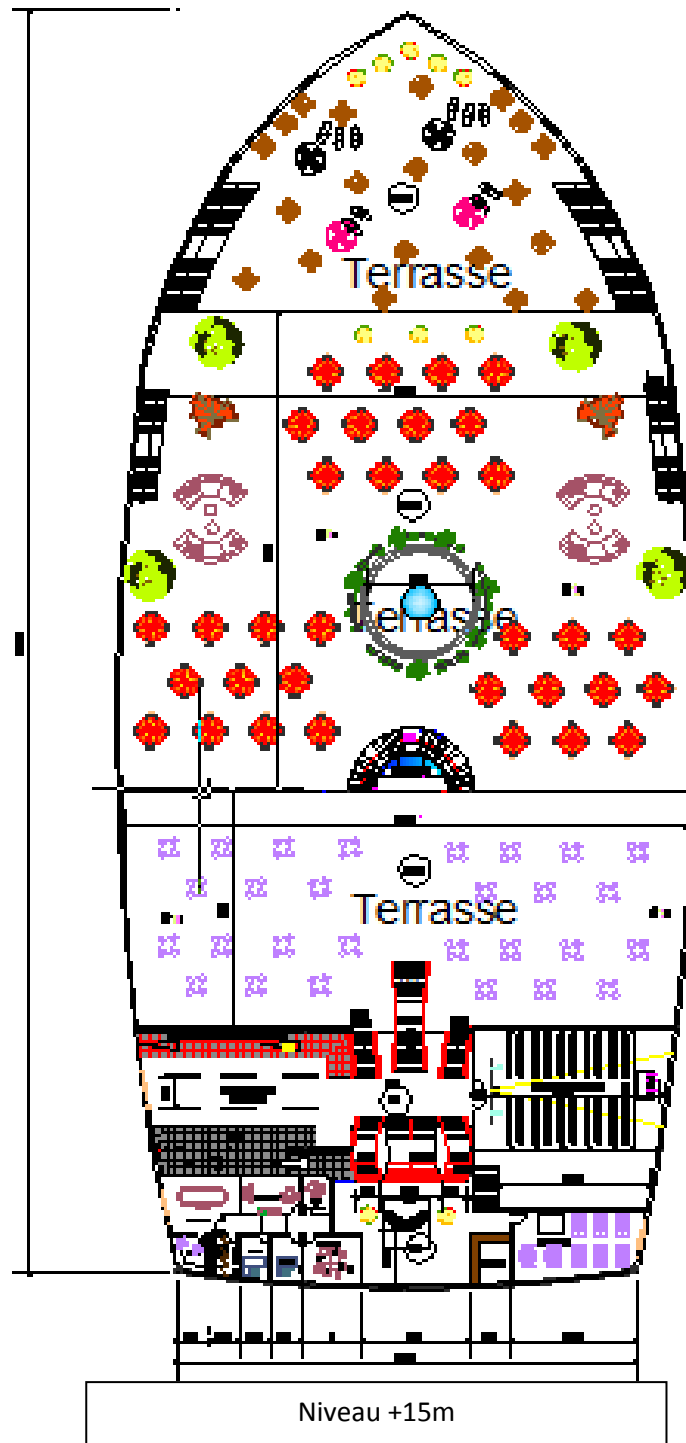
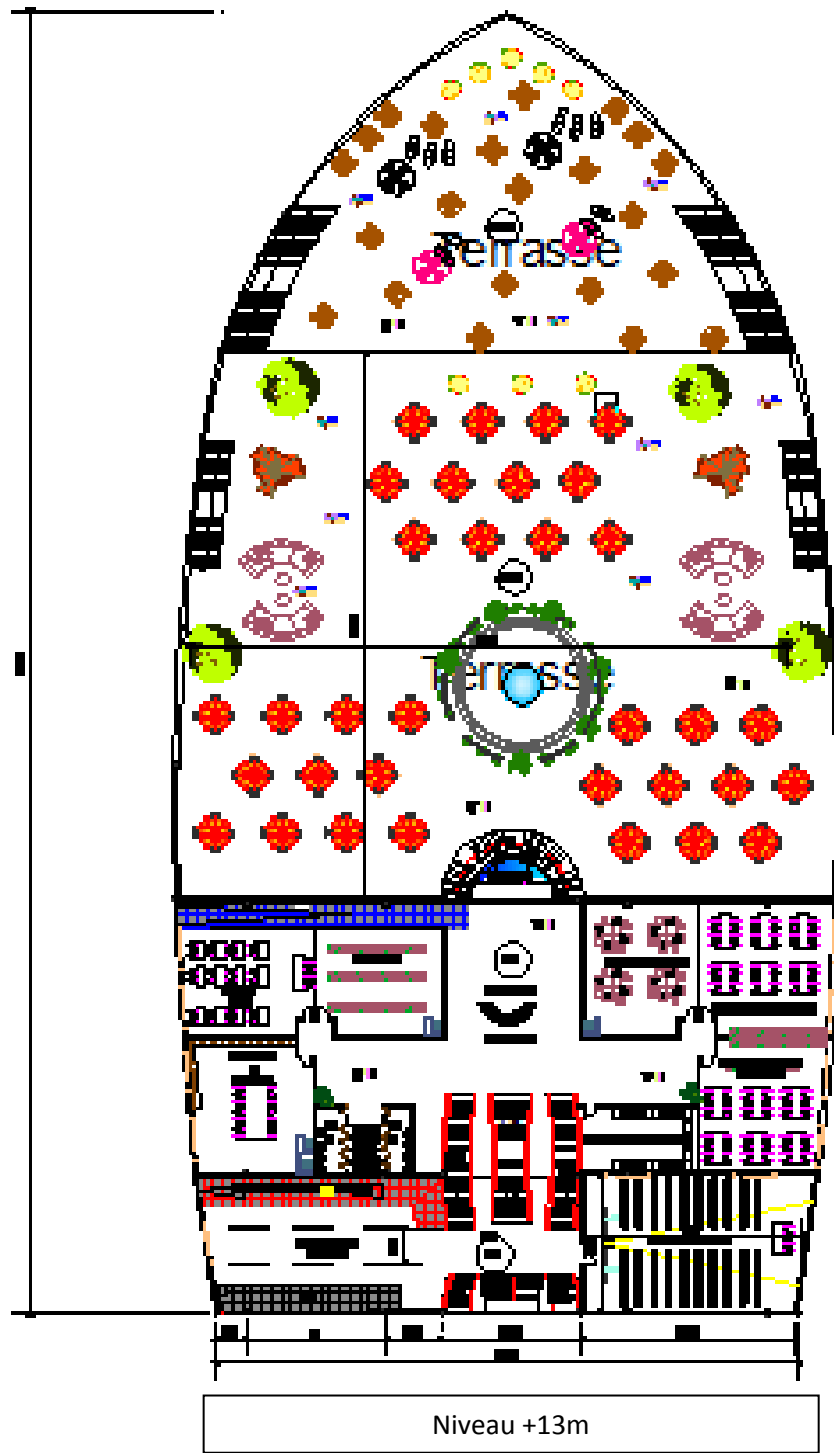
ilot 04

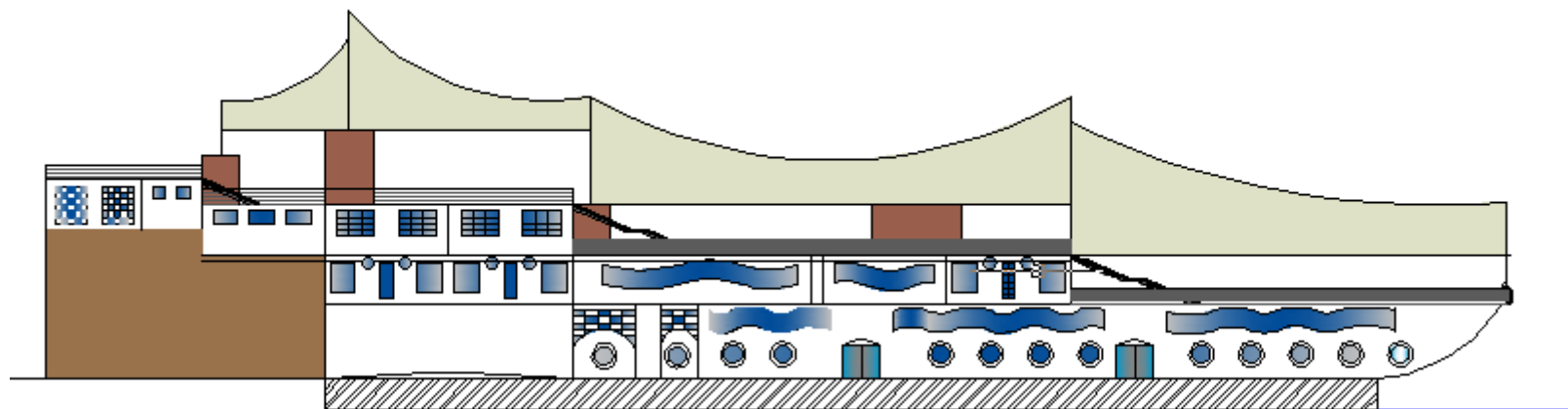


Niveau +2m50

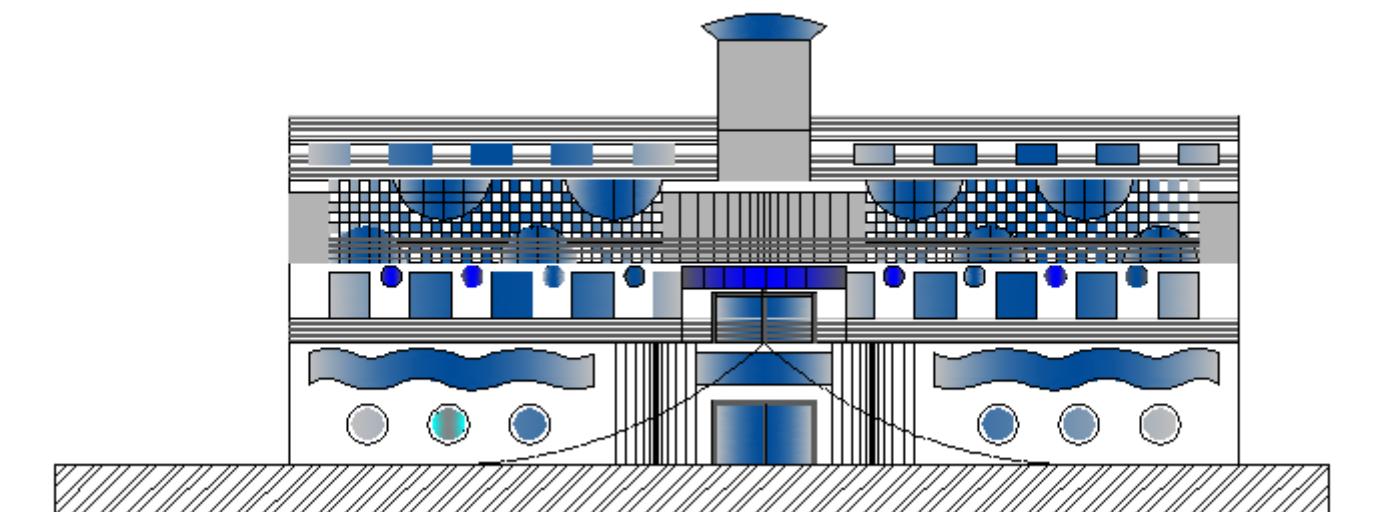


Niveau +8m5





Façade EST



Façade Nord

Référence bibliographique :

Ouvrages.

Collin Michele . 2003. Ville portuaire, acteur du développement durable, Paris, l'Harmattan, (Collection Maritimes).p199.

A. Le Marchand et R. Bernard . 2001. Le Havre, 1900-2000: édition des Falaises.

Thierry Baudouin , Michèle Collin.1994. Ville et port, XVIII-XXe, Paris, l'Harmattan, (coll. maritimes). 292p

Thierry Baudouin et Michèle Collin.1991. Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux. Caen, Edition Paradigme.

THIERRY BAUDOUIN, MICHELE COLLIN.1983. Le contournement des forteresses ouvrières, Paris, Editions Méridiens Klincksieck, (coll. "Réponses sociologiques").p 194.

Richard Laganier, Bruno Villalba et Bertrand Zuindeau .Le développement durable face au territoire : éléments pour une recherche pluridisciplinaire.

Claude CHALINE. 1994 .CES PORTS QUICRÉERENT DES VILLES..
L'Harmattan.paris.299p.

COLLIN Michèle. 1994. Ville et port 18e-20e siècles. Paris. L'Harmattan. 287p.

COLLIN Michèle. 1991. Port et ville portuaire. Paris. L'Harmattan. 224p.

Thierry Baudouin, Michèle Collin et Claude Prélorenzo. 1997.URBANITE DES CITÉS PORTUAIRES. L'Harmattan.Paris. p180.

Jean Pierre. 2007. Les villes et la mer. Ellipses market.

PESQUERA .M .A et RUIZ .J .R. 1996. Stratégie de développement durable pour les villes et les ports. New York et Genève. CNUCED. 42p.

Les revues, les publications et les actes de séminaire :

Les architectes et le développement durable (Conclusions de la première étude engagée par l'Ordre des architectes avec l'appui de ecodurable® Juin 2004.

CNRS M@PPEMONDE N109 2013.

Cybergeographie'espace société ;territoire .2008.

CNRS-UMR Géographie-cités 8504.

Cahiers Scientifiques du Transport Développement durable et Territoires Dossier 1 (2002).
Approches territoriales du Développement Durable (2005).

SNRS : les villes portuaires en Europe analyse comparative rapport finale septembre 2004.

Réussir le renouvellement urbain Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme Novembre 2001 .

(AIVP)**Association internationale Villes et Ports**. Cités port .**RÉHABILITATION DE L'INTERFACE VILLE – PORT**.2002

(AIVP)**Association internationale Villes et Ports** . **VILLE ET PORT** mutation et recomposition.pp150. octobre 1997.

(AIVP)**Association internationale Villes et Ports**. Les stratégies des villes portuaires dans les flux de la mondialisation. sous la coordination de **Michèle Collin mars 2001**.

Agence pour l'Observation de la Réunion, l'Aménagement et l'Habitat. **CONSTRUIRE LA VILLE REUNIONNAISE**. faire la ville avec la ville. Février 2000.

Fédération nationale des agences d'urbanisme. « Innovation ville port ».paris septembre 2011.pp76.

HAL. Durabilit_e et choix d'actuation des espaces urbains : la problématique ville-port _a Dunkerque. Jeanne Riot, Richard Zelezny. 14 FFEVRIER 2014.

Projet PCP (Plan the City with the Port). **FAIRE LA VILLE AVEC LE PORT**.Quelles strategies pour le redéveloppement des espaces.de liaison ville/port. **GUIDE DES BONNES PRATIQUES**. Novembre 2007.

Compte rendu : Séminaire final Hanse Passage "Faire la ville avec le port"23 et le 25 mai au Havre.

Rives méditerranéennes . 39 (2011)Entre recherche et expertise : itinéraires en villes-ports.

Agence pour le développement durable de la région nazairienne – Ville de Saint-Nazaire –

Pour le développement durable de la région nazairienne – Ville de Saint-Nazaire Rencontres Activités Portuaires – Mars 2012.

Monographie de la cnuccd sur la gestion portuaire. A. Presquera « strategie de developpement durable pour les villes portuaires» .1996

Chennaoui. Y (2002): "Mutation des composantes de la ville romaine dans la médina de Cherchell: l'approvisionnement en eau". Dans: "Paysages de l'eau. Histoire, l'innovation et la conception durable "Conférence .International. Actes 2 volumes. Edité par: A. Petruccioli, M. Stella, U. Fratino et A. Petrillo. Uniongrafica Corcelli Editrice, Bari, 2002.

Les articles :

César DUCRUET. (2005).CNRS Le Havre /structure et dynamique spatiale des villes portuaires :du locale au mondial.

FATIMA ZOHRA MOHAMED CHERIF ; César DUCRUET/ecole nationale maritime .Algérie les ports et façades maritimes du Maghreb entre intégration régionale et nationale .

César DUCRUET : Histoire maritime et cartes en ligne, du XVIe au XXIe siècle

César Ducruet. 2008.Typologie mondiale des relations ville-port 27 mars 2008

Michèle Collin. 2005. (coord.) - Ville portuaire, acteur du développement durable In: L'information géographique. Volume 69 n°2, 2005. p. 208.

César Ducruet. 2005.Approche comparée du développement des villes-ports à l'échelle mondiale : problèmes conceptuels et méthodologiques pp59-76.2005.

Soufiane Boukarta . 2011. Processus d'appropriation du développement urbain durable en Algérie : discours, politiques et pratiques locales des acteurs urbains. *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Débats, Mondialisation et pays du sud, mis en ligne le 20 décembre .2011, consulté le 30 août 2015. URL :

Les principes d'aménagement du littoral .Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction. FAIRE LA VILLE AVEC LE PORT'Quelles strategies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port'. GUIDE DES BONNES PRATIQUES. **Novembre 2007.**

KARINE GROLLIER. 2003.Les ports d'Ile-de-France s'ouvrent à la ville Moniteur N° 5180 Publié le 07/03/2003.

STOCK M. 2004."**Habiter les espaces littoraux**" "L'habiter comme pratique des lieux géographiques." mis en ligne le 18.12.2004.

Amphoux, Pascal (2001). La logique du tiers à l'épreuve du projet urbain. in : A. Charre (ed.) Les nouvelles conditions du projet urbain, Critique et méthodes. Sprimont (Belgique) :Editions Mardaga. p. 43-48

Valeria Lingua. 2013. LE RENOUVELLEMENT DU WATERFRONT DES VILLES PORTUAIRES INSULAIRES: ENJEUX ET ATOUTS D'UNE NOUVELLE ÈRE. Colloque International Futurs urbains. Université de Paris-Est, 16-18 janvier 2013.

Raffaele Cattedra .Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée.Perspectives pour une recherche comparative. mis en ligne le 30 juin 2012, consulté le 02 janvier 2015.historique. Le soir d'Algérie .

L Houari. Aménagement, urbanisme, architecture. Le Quotidien d'Oran le 03 - 06 – 2009.

Thèses et mémoires :

Guendouze Berrahail 2014. LA PROBLÉMATIQUE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE D'UNE VILLE MINIÈRE OUEENZA, UNE VILLE DE L'EST ALGÉRIEN. Mémoire de Magistère En Aménagement Urbain université de ANNABA « Badji Mokhtar » .

Kristel Mazy. Vers un développement intégré des interfaces villes---ports

Intérieurs.

Olivier Marquet mai 2006. *L'identité portuaire entre Frontière et Usage du lieu.*

Restructurations de friches portuaires. Mémoire de Cinquième année Ecole d'architecture de Paris-Malaquais.

Estelle Grenon 2007. Un nouvel espace public Fonctionnel au coeur des villes. Institut d'études européennes de Paris VIII.

SAFRI Saïd . 05 février 2008. RENOUELEMENT URBAIN D'UN CENTRE ANCIEN EN DECLIN CAS DU CENTRE-VILLE DE JIJEL. Mémoire de MAGISTERE EN URBANISME OPTION : VILLE ET PROJET URBAIN. UNIVERSITE MENTOURI DE CONSTANTINE.

HADEF RACHID. -2008. QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ? CAS D' ETUDE : SKIKDA mémoire de magistère OPTION : VILLE ET PROJET URBAIN

HAROUAT Fatima Zohra 2012 COMMENT PROMOUVOIR LE TOURISME EN ALGERIE. Mémoire de magister en marketing des services. Université Abou Bekr Belkaid Tlemcen.

Nassima Djouher KACIMI ZEGGAÏ. Le : 25 juin 2013. POUR UN DÉVELOPPEMENT INTÉGRÉ DU TOURISME EN ALGÉRIE - LE CAS DU LITTORAL ALGÉROIS -.thèse de doctorat en Aménagement, Urbanisme et Dynamique des Espaces. L'UNIVERSITÉ PARIS-SORBONNE.

AOUISSI Khalil Bachir. décembre 2013. Le Clivage ville/port Le cas d' Alger. Mémoire de magister en Urbanisme et Développement Durable. ECOLE POLYTECHNIQUE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME EPAU.

Sources internet :

<http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>.

<http://spatialanalysis.co.uk/2012/03/mapped-british-shipping-1750-1800/>

<http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.html>.

<http://mappemonde.mgm.fr/num37/internet/int13101.html>

<http://cybergeog.revues.org/17332>

<http://www.persee.fr>.

<http://cybergeog.revues.org/24879>

<http://developpementdurable.revues.org/774>. mis en ligne 01 septembre 2002,. consulté le 09 août 2015.

<http://developpementdurable.revues.org>.

<http://cybergeog.revues.org/17332>.

Internet : www.urbanisme.equipement.gouv.fr.

<http://www.espacestems.net/>

<http://www.youscribe.com/catalogue/livres/autres/urbanite-des-cites-portuaires-178228>.

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00947064>.

<http://rives.revues.org/4043>.

<http://www.youscribe.com/catalogue/livres/autres/urbanite-des-cites-portuaires-178228>

<http://www.youscribe.com/catalogue/livres/art-musique-et-cinema/architecture-et-design/ville-et-port-xviii-xxe-siecles-178209>.