

4.720.1.304.1

4.720.1.304.1

UNIVERSITE SAAD DAHLAB DE BLIDA

Institut d'architecture et d'urbanisme



MEMOIRE DE MASTER

Option : ARVITER

**Reconversion de la ville portuaire : une réconciliation de la ville
avec le port.**

Cas d'Alger –El-Hamma-



Etudiante :

SOUABER Ibtissem

Encadreur:

Mme.BOUGHERRA – HADJI Quenza

Président :

Mr.DJERMOUNE

Examineur :

Mr. CHAOUATI

A.U. 2014-2015

Remerciement :

Tout d'abord, je remercie Dieu le tout puissant, de m'avoir donné la force, la volonté et le courage nécessaire pour braver tous les obstacles aux quels j'ai dû faire face tout le long de mon cursus universitaire, et de m'avoir permise d'en récolter enfin les fruits de mon labeur.

En second lieu, je tiens à remercier notre encadreuse Madame HADJI, et Mlle HADJI Lina pour leurs disponibilités, leurs précieux conseils qu'elles nous ont donnés durant toute la période du travail ainsi que les efforts consentis et le temps qu'elles nous ont alloué pour achever notre mémoire.

Je tiens aussi à remercier mes parents pour leur soutien et pour avoir mis à ma disposition les conditions nécessaires à ma réussite, je remercie également mes frères, particulièrement Ihab, qui m'ont soutenu, aider et surtout toujours cru en moi ainsi que ma grand-mère et ma cousine Soumia

Mes sincères remerciements à tous ceux qui m'ont soutenu de près ou de loin dans les moments les plus difficiles, de peur d'en oublier quelques uns d'entres eux, je citerai:

Meriem, Sarah, Hadjer, Yousra, Rabah, Oussama, Djaafer.

Je remercie également mes camarades pour leur présence cette année et les années précédentes.

Je finirai par remercier tous les professeurs qui ont contribué à l'évolution de mon parcours, mes encadreurs et je remercie également les membres du jury qui ont accepté d'expertiser ce travail.

Enfin, merci à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à ce travail et que j'ai omis de citer.

MERCI

Dédicaces

A mes très chers, ma mère et mon père qui ont illuminé le chemin de ma vie par leur chaleur et leurs amour et qui n'ont jamais cessé de m'encourager durant toutes mes années d'études. Que dieu les gardes et les rend heureux comme ils m'ont rendu heureuse.

Aucune dédicace ne saurait être assez éloquente pour exprimer ce que vous méritez pour tous les sacrifices que vous n'avez cessé de me donner depuis ma naissance, durant mon enfance et même à l'âge adulte.

Spécialement à mes chers frères : Ihab, Abdel Moumen et Abdel Ghafour

Je le dédie aussi à tous mes amis qui ont toujours été là pour moi et sur qui j'ai toujours pu compter, je citerai : Saliha, Meriem, Sarah, Hadjer, Asma, Yousra, Assia, Yasmina, Rabah, Oussama, Karim, Djafer, Wahab, Amine, et tous ceux que j'ai oublié de citer

Je dédie aussi ce travail à tous mes camarades du département d'architecture qui ont été là pour moi, qui ont suivi mon parcours et à qui je souhaite beaucoup de succès et de réussite.

A tous les membres de ma famille, petits et grands

Veillez trouver dans ce modeste travail l'expression de mon affection.

Sommaire :

Chapitre 1 : chapitre introductif

1.1 La thématique générale du master.....	01
1.2 Présentation succincte du cas d'étude.....	04
1.3 Présentation de la problématique.....	06
1.4 Présentation de la démarche méthodologique.....	09
1.5 Présentation succincte de chaque chapitre.....	11

Chapitre 2 : l'état de l'art

2.1 Introduction.....	12
2.2 Première partie : la ville portuaire ; concepts, définitions et mutations	
2.2.1 Définition.....	12
2.2.2 Spécificité de la ville portuaire.....	13
2.2.3 Genèse et évolution de la ville portuaire.....	14
2.2.4 La ville portuaire poste avancé à la mondialisation.....	15
2.2.5 Le clivage ville/port.....	16
2.2.6 Les conséquences du clivage ville/port.....	17
2.3 Deuxième partie : la reconversion portuaire, une réintégration du port à la ville.	
2.3.1 Définition.....	19
2.3.2 La recomposition ville-port.....	20
2.3.2.1 Le phénomène de délaissement.....	20
2.3.2.2 La reconquête.....	21
2.3.3 Analyse d'exemples de réaménagement des waterfronts.....	22
2.3.3.1 Dunkerque.....	22
2.3.3.2 Marseille.....	24
2.3.3.3 Barcelone.....	26
2.4 Conclusion.....	28

Chapitre 3 : le cas d'étude

3.1 La lecture du territoire algérois.....	29
3.2 La lecture de l'organisme urbain.....	31
3.3 La lecture du tissu urbain (l'agrégation).....	37
3.4 La lecture du type bâti.....	44

3.5 Le cas d'étude.....	51
3.6 Le projet urbain.....	55
3.7 Le projet architectural.....	72

Conclusion

Dossier graphique

Chapitre 1

CHAPITRE INTRODUCTIF

Chapitre 1 : Chapitre Introductif.

1.1 THEMATIQUE GENERALE DU MASTER ARVITER

La production de l'environnement bâti connaît depuis les années 50 un boom sans précédent dans l'histoire de l'humanité.

Dans le courant du 20^{ème} siècle, les typologies architecturales sont passées du stade évolutif dynamique « naturel » à une expression définitivement figée qui ne permet plus des mutations typologiques profondes mais seulement des variations stylistiques sur un même thème.

Quant aux typologies urbaines, elles découlent en partie des nouvelles typologies architecturales, mais aussi d'un certain nombre de facteurs tels que les communications et la technologie.

L'architecture se trouve ainsi confrontée à une situation où la prise de décision en matière de typologie est souvent aléatoire, relevant de choix esthétiques souvent éclectiques, et procédant d'une subjectivité individualiste qui développe des opinions personnelles rattachées à des sentiments et émotions propres à la personne plutôt qu'à des observations de faits réels possédant une dynamique qui leur est propre, indépendamment de l'observateur.

Pour Muratori la production de la ville c'est la production d'une œuvre d'art collective par toute la société.

Pour Bill Hillier c'est l'espace configurationnel rattaché à une dynamique sociale.

La production typologique se base ainsi sur une réalité culturelle, donc d'un produit de société, au niveau d'une aire géographique donnée.

L'architecture et l'urbanisme sont donc des faits culturels à base constante et à diversités multiples dues aux spécificités territoriales et urbaines.

Le territoire dans lequel se produit l'environnement bâti possède une réalité culturelle en plus de sa réalité naturelle ; c'est de là que va naître la tendance typologique.

La ville dans laquelle se produit le projet architectural possède des constantes structurelles en termes de hiérarchies du viaire, de modularité, de nodalités et de pertinences ; le projet architectural sera confronté à la gestion de ces constantes urbaines qui vont à leur tour orienter le développement et la création d'une typologie architecturale adéquate dans une localisation urbaine donnée.

C'est seulement en respectant ces constantes structurelles et ces spécificités territoriales qu'un habitat durable peut être envisagé, à travers la reconnaissance de l'apprentissage

ancestral des sociétés qui nous ont précédés, de leurs productions spontanées qui ont répondu à des besoins précis sans causer de dommages aux ressources naturelles et sans mettre en danger l'évolution des générations futures.

Ces enseignements sont contenus dans le patrimoine qui devient une source de connaissance et d'inspiration pour les créations architecturales futures.

Le corollaire direct du concept de patrimoine est évidemment celui d'histoire.

L'histoire devient ainsi la source des références indispensables à une production durable de l'environnement anthropique.

La reconnaissance de la valeur existentielle de l'homme au sein de la nature et la connaissance profonde de cette dernière afin de ne pas l'exploiter au-delà de ses limites, est la condition qui permet à l'« habiter » de se réaliser, par opposition au « loger » d'aujourd'hui.

Retrouver la codification de la production du bâti à travers sa réalité territoriale, comme base structurelle, est un préalable à la re-connaissance des lois de la production de l'espace anthropique.

Les différents moments de l'anthropisation de l'espace : le territoire, l'agglomération et l'édifice, sont les trois niveaux d'échelle à travers lesquels va s'exprimer toute l'action humaine sur son environnement.

La connaissance – reconnaissance de ces échelles et de leurs articulations permettra éventuellement de faire ressortir les modèles structurels pour la conception et le contrôle des extensions urbaines et des projections architecturales.

La spécialité proposée permet aux étudiants d'obtenir une compétence double ; d'une part, d'appréhender le phénomène urbain complexe dans un système de structures permettant une conception cohérente d'actions à projeter sur l'espace urbain, d'autre part de respecter l'environnement territorial à la ville en insérant de projets architecturaux dans la logique structurelle et culturelle du territoire, comme projets intégrés dans leur contexte et comme solutions aux problématiques locales rencontrées et identifiées.

Dans le cadre de notre master, la re-connaissance de la structure territoriale génératrice d'habitat comme première matrice des implantations anthropiques, et de la structure urbaine comme naturellement issue de cette structure territoriale et elle-même matrice du tissu urbain, est une condition sine qua none d'une production durable de l'habitat humain.

Au sein du master ARVITER nous proposons d'effectuer une reconnaissance de ces relations entre territoires culturels, structures urbaines et production de typologies architecturales.

Nous proposons cet approfondissement des connaissances en typologie à partir d'une stance actuelle. Nous nous insérons ainsi dans une problématique contemporaine de la production de l'environnement bâti.

L'enseignement des typologies et la pratique de relevés et d'analyse constitue l'aspect cumulatif des connaissances du réel, qui est finalisé par un projet architectural dont les références typologiques sont définies et rattachées à l'aire culturelle, au territoire et à l'époque, dans un esprit de durabilité, associant continuité et innovation.

La recherche cumulative in situ permet de produire des registres de répertoires typologiques.

Ainsi, et grâce à une accumulation de connaissances typologiques et stylistiques relatives à des aires culturelles données, et à une réalité territoriale et urbaine donnée, le projet final concrétisera une attitude créatrice de formes architecturales en relation avec la réalité culturelle du territoire.

Dr. BOUGHERIRA – HADJI Quenza

1.2 PRESENTATION SUCCINCTE DU CAS D'ETUDE :

Le port et la ville ne se parlaient plus. Ils sont désormais bord à bord. Mais ce n'est plus le même désir. Pourquoi vouloir gommer ou ignorer le génie des lieux quand il se nourrit d'avantage d'échanges que de mythes ?¹

Les ports sont responsables dans une large mesure de l'existence des plus grandes villes au monde - Très nombreuses villes sont nées de la présence d'un port² - . Le port et la ville ont longtemps formé un système qui se base sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions. Le port est le moteur de son développement et le catalyseur de son urbanité « Il convient de rappeler que les ports ont souvent « bâti » leur ville et les travailleurs des ports ont souvent été les pionniers de l'installation pérenne de population sur ces interfaces de vie et de commerce³ ».

Cependant sous l'effet des mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature à cause des évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine qui ont affaibli ces liens. Le port se retrouve alors dans des agglomérations urbaines qui limitent son expansion, une coupure en a donc résulté, que ce soit visuelle ou morphologique ; « ...les villes et les ports se sont progressivement séparés en termes physiques et psychologiques dans le courant de ce siècle... Autrefois lieu privilégié d'interaction, l'interface urbano-portuaire a été déserté par nombre des acteurs qui en ont fait la fortune et s'est le plus souvent dégradé au point de former de véritables friches intra-urbaine »⁴. Cela a inféré la ville portuaire à vivre un phénomène appelé par les spécialistes de la question : le clivage ville/port.

Plusieurs facteurs tels que la révolution industrielle, la mondialisation, la concurrence... ont poussé à la rupture de l'équilibre entre le port et la ville, ainsi que la délocalisation des activités portuaires en dehors de la ville qui a causé des espaces vides au cœur de cette dernière. Au cours des dernières années, des espaces ville/port constituent un grand potentiel pour ces villes. Pour cela des réflexions sont nées autour de l'avenir de ces waterfronts. L'idée est que ces zones portuaires conservent un réel potentiel de dynamisme économique et social pour permettre à la ville d'acquérir plus de force à l'échelle nationale et aussi à l'échelle internationale.

¹ Pierre Gras, Ports et Déports, Ed, L'Harmattan, Paris, 2003.

² Club "Territoires Maritimes". Innovations Ville-Port, pour des projets intégrés Ville-Port, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 1, rue de Narbonne-75 007 Paris, Août 2001, par Marcel BELLIOT

³ Ducruet, C. (2008). « Typologie mondiale des relations ville-port ». *Cybergéo : Revue Européenne de Géographie*, no 417.

⁴ Michèle Collin, Villes et ports XVIIIè-XXè siècles, EdL'Harmattan, Paris, 1994, p 15

Alger, une ville comme toutes les villes portuaires son destin était lié à celui de son port comme le note J.L. BONILLO (1992) « le destin du port engage celui de sa ville »⁵. Le port a joué, dès le départ, un rôle très important dans le développement urbain. D'abord comme comptoir créateur de la ville, point d'échange et d'ouverture sur la Méditerranée, ensuite ville relais durant la colonisation française et autour pour lui donner un statut de capitale d'un pays après son indépendance. Il est l'élément moteur de son dynamisme et le "déclencheur" de sa croissance urbaine (DJEDOUANI RAKEM, S.2004)⁶. Il est présenté pour la ville et après pour le pays un moteur économique efficace. Actuellement ville et port témoignent d'un clivage flagrant et visible, exprimé par de multiples ruptures.

Dans le cas d'Alger, le clivage ville/port n'était pas le résultat de la révolution industrielle (car la ville ne l'a pas connue), mais son clivage a été voulu et planifié par les colons en faisant le chemin de fer. Dans ce contexte et à l'ère des grandes mutations mondiales et d'émergences des métropoles, la ville d'Alger, qui constitue l'un des supports d'études dans notre atelier, et qui ambitionne de devenir une métropole doit impérativement changer son image et elle doit renforcer sa relation ville/mer.

Alger ne peut se développer que si elle s'appuie sur la création et la restructuration de ce qu'on peut appeler « centralité périphérique » tels que le Hamma qui va constituer notre support d'étude et d'intervention, car son évolution urbaine présente une problématique intéressante à étudier, étant une zone en pleine restructuration, elle présente le phénomène courant d'émergence de nouvelle polarité en périphérie, dû à sa position stratégique sur les deux axes territoriaux structurants de la ville d'Alger :

- Le parcours matrice : l'axe de Laghouat (l'actuel Mohamed Belouizdad).
- Le parcours périphérique : l'axe de Constantine (parcours territorial actuel rue Hassiba Ben Bouali), ce dernier sépare le Hamma en deux parties : la plaine et le port.
- Ainsi que la polarité du 1^{er} Mai et l'anti-polarité définie par le jardin d'essai.

Notre but est de faire la ville une vraie ville portuaire, ville attractive, en renforçant la relation de la ville avec son port. Plusieurs villes y pensent de ça ; Barcelone, Dunkerque, Gênes, Havre, Marseille, Valence...pour ce donner une nouvelle image qui locale et internationale. Il sera donc intéressant de profiter des idées déjà établies pour de meilleures interventions à l'avenir et aussi apprendre de leurs erreurs.

⁵BONILLO L. et al. 1992. *Métropole portuaire en Europe*. Marseille. Cahiers de la recherche architecturale, n°30-31. Parenthèse. 206p.

⁶DJEDOUANI RAKEM Sahar. 2004. *Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéenne; le cas de Marseille et d'Alger*. Thèse en urbanisme et aménagement de l'espace. Université Paris XII- Val-de-Marne. 364p

1.3 PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE :

Le choix d'un sujet de recherche ne vient pas d'une manière hypothétique, la problématique de notre recherche est le fruit de notre cursus de l'enseignement durant les deux ans du Master sur la ville d'Alger et il est aussi en relation avec notre thème de recherche.

La ville d'Alger s'est développée progressivement le long de la baie, ainsi qu'à l'intérieur au niveau des plaines et des hauteurs. Le premier développement s'est effectué à partir de la Casbah avec l'extension de la ville intra-muros, qui a donné naissance aux quartiers avoisinants : quartier Isly, 1^{er} mai. Ce même développement est plus accentué vers l'Est, en occupant la plaine d'El-Hamma.

La transformation du port en outil et infrastructure portuaire a nécessité et a engendré des mutations physiques à l'instar des clôtures douanières, des lignes de transport, etc. Cela rend le port inaccessible pour la ville ou accessible d'une manière réduite et précise (pour le personnel, les moyens de transport, etc.). Non seulement la ville perd tous contacts physiques avec le port, mais ce dernier lui coupe tout contact avec la mer, ce qui a mis la ville dans l'obligation de tourner le dos à la mer dans son processus d'urbanisation.

Les villes portuaires souffrent de clivage, perdent leurs relations avec la mer et la valeur de leurs fronts d'eau qui ont constitué une interface figée en contact spatial avec leurs ports.

Ensuite Alger est une ville fortement séparée de son port, elle se montre comme un bon exemple d'étude sur le phénomène du clivage ville/port qu'elle vit -un port dans le cœur de la ville mais sans aucun lien avec elle-. Le site est traversé d'Est en Ouest par une voie ferrée et une voie mécanique toujours en activité, si celles-ci souvent été considérées dans le processus de planification comme des contraintes importantes.

Pour faire vivre ensemble la ville et l'espace portuaire malgré que les deux territoires sont séparés de part leurs fonctions, apparaît de première abord difficile à réaliser. Cependant le développement de la société de consommation qui aspire à améliorer son cadre de vie, les architectes et les collectivités locales à imaginer un nouveau schéma et une nouvelle stratégie de cohabitation adapté aux exigences de la vie moderne, rentabilisant au maximum les infrastructures portuaires, levant ainsi toutes les contraintes entre l'espace portuaire et le territoire de la ville .

Mais comment imaginer de nouveaux liens entre ville et port ?

Pour résorber ces ruptures, les territoires à l'interface ville/port doivent être repensés et recomposés en vue d'accueillir des structures fonctionnelles harmonieuses et adaptées au contexte actuel. Le caractère portuaire, de la ville constitue son principal fondement et atout, il est l'essence et la source d'identité de la ville et son pôle d'attraction et de développement.

Le mieux est de garder le port productif au cœur du centre afin de maintenir l'équilibre de ces quartiers, puis **l'humaniser, le rendre plus accessible et plus urbain**. C'est le rêve de tout Algérois, de connaître et comprendre le mystère de son port. Maintenir le port actif, veut dire qu'il n'y a pas de friches portuaires, mais toute l'attention est portée sur l'interface entre la ville et le port, cet espace « spatio-temporel » entre les deux entités.

El-Hamma ; ex périphérie d'Alger qui se trouve en plein chantier sous l'avancée de la centralité, ce site doit faire l'objet d'une requalification de son tissu qui est typique à une ville périphérique mais qui doit dans un avenir proche absorber ce glissement du centre, à ce titre une multitude de questions ont été soulevées remettant en question le devenir de ce site et le degré de sa capacité à accueillir son nouveau statut de centralité.

La problématique et la thématique urbaine de notre intervention consiste à permettre au quartier de se concrétiser comme pôle administratif et économique dans le projet de métropolisation de la ville d'Alger et valoriser les qualités par le renforcement de sa relation avec le port. Donc, les questions qui se posent sont :

Comment retisser les liens entre la ville et son port ? Comment rendre ces limites entre cette infrastructure et de son arrière-pays franchissables pour permettre au Algériens de s'approcher de la mer et ne pas rester à la contempler de loin avec curiosité ? Donc comment matérialiser et renforcer la liaison ville/mer ?

LES HYPOTHESES :

Donc, en lien nos constatations susmentionnées nos hypothèses de travail s'ordonnent comme suit :

- Le clivage ville/port vécu par Alger et son port et leur juxtaposition sont supposés être les sources principales de la dégradation de la ville et de l'inefficacité du port. Donc le port dégrade la qualité de vie en ville, et la ville rabaisse les performances économiques du port.
- La réconciliation de la ville avec son port, demeure inévitable et l'élément clef pour dépasser la situation de crise dont Alger souffre, donc la recomposition ville-port

sur de nouvelles bases à l'image de toutes les autres villes portuaires recomposées dans le monde, ce qui permettra à Alger de réaliser ses ambitions soulignées par son PDAU (2009-2029) et dépasser sa situation de clivage et de crise actuelle.

⁷« Cette vision de l'aménagement du territoire revêt, à sa base, un dessin stratégique consolidé par un ensemble de sept 'ambitions' qui, dans le cadre politique, visent à configurer l'« Alger de demain ».

- Positionnement : **Alger, « ville emblématique ».**
- Socio-économie : **Alger, « moteur du développement tertiaire de l'Algérie ».**
- Occupation du territoire : **Alger, « ville belle qui maîtrise son étalement ».**
- Environnement : **Alger, « éco-métropole de la Méditerranée et ville jardin ».**
- Mobilité : **Alger, « ville des mobilités et des proximités ».**
- Risques : **Alger, « ville sûre ».**
- Gouvernance : **Alger, « ville, empreinte de bonne gouvernance ».**⁸

LES OBJECTIFS :

La présente recherche consiste à souligner les objectifs suivants :

- Dynamiser la ville d'Alger et donc renforcer la relation de cette dernière avec la mer.
- Transformer la morphologie du territoire de façon à établir une relation nouvelle entre la ville et l'eau, fonder cette intervention sur l'évolution historique du lieu.
- Sortir de la vision traditionnelle et restreinte de la ville portuaire où le port n'est qu'une simple desserte pour adopter une vision de pôle, à travers sa reconversion intégrée à la ville.
- Changer l'image négative de l'architecture portuaire par la revalorisation de son « waterfront » et de son héritage patrimonial.
- Tirer partie des expériences mondiales sur la réforme portuaire et la reconversion des « vieux ports » afin de résoudre les multiples problèmes cités auparavant.

⁷Mémoire de magister, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013.

⁸20110413_PDAU_Rapport d'Orientation_Version finale, PDF, P 16.

1.4 PRESENTATION DE LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE :

Avant tout, tout travail bien fait, doit se baser sur un concept théorique. Notre travail s'appuie sur le support théorique de « *l'approche morphologique* », élaborée durant les années 1950 par SAVERIO MURATORI et son disciple GIANFRANCO CANIGGIA, plus les cours théoriques d'atelier.

La typomorphologie s'est développée suivant plusieurs courants ; déjà en Italie, son propre berceau, les écoles typomorphologiques se diversifient. Alors à fortiori les écoles française, anglaise, canadienne, suisse, etc.

En Italie, le vouloir de préserver l'architecture ancienne et la production des centres historiques à mener avec l'avènement du mouvement moderne, à encourager de nombreuses études dans ce sens qui ont à leur tour ouvert la porte sur la forme urbaine et les types architecturaux qui ne négligent ni l'échantillon de tissu ni la phase de croissance de l'ensemble, de façon à éclairer le système urbain par ses modes structuraux successifs. MURATORI propose de regarder la ville comme étant une totalité à observer dans ces différentes échelles : le territoire, la ville, l'agregat et l'édifice. Selon cette approche, MURATORI expose deux niveaux de lecture ; le premier, est l'observation du bâti, non comme un objet isolé, mais dans son rapport aux espaces non bâti (la parcelle, la rue) ; le second niveau de lecture, consiste à observer et étudier le groupement des parcelles qui amène à considérer la structuration caractéristique des éléments du tissu selon leur emplacement dans l'organisme de la ville, selon la période de leur formation et selon leurs croissances. A partir de cela, il tire trois leçons (ou lois) essentielles :

1. Le type de bâti ne se caractérise pas en dehors de son application concrète, c'est-à-dire en dehors de son tissu construit.
2. Le tissu urbain à son tour ne se caractérise pas en dehors de son cadre, c'est-à-dire en dehors de l'étude de l'ensemble de la structure urbaine.
3. L'étude d'une structure urbaine ne se conçoit que dans sa dimension historique car sa réalité se fonde dans le temps par une succession de réactions et de croissances à partir d'un état antérieur.⁹

⁹ *Une Approche Morphologique de la Ville et du Territoire : Lecture de Florence*, G.CANIGGIA, Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc Bruxelles, 1994, p11.

« La typomorphologie est plus qu'un instrument de classification, de lecture et de projection ; elle est une attitude qui permet de découvrir un aspect ordonnateur de l'activité humaine. »¹⁰

Pour CANIGGIA les objectifs de la typomorphologie sont les suivants :¹¹

- Comprendre la formation et la transformation des tissus urbains
- Donner à l'enseignement de la projection une nouvelle base plus solide basée sur l'existant, le réel.
- Et enfin servir à la restauration.

- **Les différentes échelles d'analyse typomorphologique :** la méthode est constituée de quatre lectures (échelles) :
 - La lecture territoriale : la lecture territoriale nous « permet de nous familiariser à l'analyse des processus de formation et de transformation des établissements humains, et des relations qui unissent leurs différents niveaux morphologiques : la pièce, l'édifice, le quartier, la ville, le territoire. »¹²
 - La lecture de l'organisme urbain : le premier objectif d'une lecture de l'organisme urbain, est de permettre la compréhension de l'évolution de la ville et comprendre comment se sont créés les polarités et les nodalités de la ville ; et ainsi de savoir de quelle manière on pourra intervenir au mieux dans la ville.
 - La lecture du tissu urbain et de l'agrégat : permet de « lire les caractères formateurs du bâti, en adoptant les instruments critiques conformes aux critères spontanés avec lesquels il a été réalisé et transformé d'une fois à l'autre... »¹³
 - La lecture de la typologie du bâti : elle nous permet, de comprendre « comment le milieu anthropique s'est structuré. »¹⁴.

¹⁰ Le processus Evolutif de Villes Algérienne : un Phénomène de Nature Typologique, Thèse de Doctorat en science, Dr. Q.HADJI, EPAU, p 170.

¹¹ Idem

¹² Une Approche Morphologique de la Ville et du Territoire : Lecture de Florence, G.CANIGGIA, Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc Bruxelles, 1994, p11.

¹³ Composition Architecturale et Typologie de Bâti, G.CANIGGIA et G.L.MAFFEI, traduit de l'Italien par Pierre LAROCHELLE, p90.

¹⁴ Composition Architecturale et Typologie de Bâti, G.CANIGGIA et G.L.MAFFEI, traduit de l'Italien par Pierre LAROCHELLE, p63.

1.5 PRESENTATION SUCCINCTE DU CONTENU DE CHAQUE CHAPITRE :

Le présent mémoire présente une recherche sur **la reconversion de la ville portuaire : une réconciliation de la ville avec son port**, il est organisé en trois chapitres dont :

- **Le 1^{er} chapitre** : est un chapitre introductif
- **Et au second chapitre** qui est une partie purement théorique, mon travail va essayer dans une première partie de définir : la ville portuaire, ses spécificités, son évolution, son avancement à la mondialisation, le clivage ville/port ; ses causalités et ses conséquences. Et dans une deuxième partie nous tâcherons à définir les enjeux et processus de la reconversion et analyser les scénarios de la reconversion portuaire, de ses concepts urbanistiques et architecturaux, dans une approche comparative entre les différentes expériences. On se basera alors sur les approches mondiales de ce thème dans une étude bibliographique et une analyse de documents existants.
- Et dans le troisième chapitre nous allons appliquer la méthode typomorphologique sur notre territoire qui est le territoire algérois afin de comprendre le phénomène de formation et transformation du tissu urbain qui va nous aider à tirer la problématique major du site et par la suite nous allons présenter site d'intervention avec le projet urbain qui plus ou moins résoudre la problématique cité auparavant.

Chapitre 2
L'ETAT DE L'ART

2.1 Introduction : l'objectif de ce chapitre est de faire un état de l'art sur la définition de la ville portuaire, son dysfonctionnement (le clivage ville/port) et sa recombinaison (la reconversion). Pour cela, une recherche bibliographique basée sur les différentes études menées par les spécialistes géographes ou urbanistes a été réalisée.

2.2 Première partie : la ville portuaire ; concepts, définitions et mutations

2.2.2 Définition :

La définition de la ville portuaire paraît dès la première recherche difficile à cerner en une seule idée, malgré le nombre de travaux réalisés. Cela a été souligné par Roger Brunet lorsqu'il a qualifié la ville portuaire de traitement d'un objet réel non identifié¹⁵. En revanche, les géographes ont défini la ville portuaire de façon plus simple comme point clé de l'organisation de l'espace¹⁶

Le concept de ville portuaire, en Europe du nord, représente un mode de relations productives entre acteurs économiques et socio-politiques aux intérêts divers mais vivant sur un territoire commun.¹⁷ Selon l'exemple de P. BRUYELLE (1994 in. *Ces ports qui créent des villes*. p.115), la ville-port associe « 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, (...) la ville proprement dite qui se greffe dessus, avec ses morphologies, ses habitants, ses activités ».

La plupart des métropoles importantes de cette nouvelle économie-monde sont des places portuaires.¹⁸ Ainsi le port n'est pas seulement une addition d'appareils techniques, d'infrastructures, de plans d'eau, ou d'équipements et d'outils mais « le port renvoie également à des métiers, à des cultures, à une société et à un imaginaire spécifique »¹⁹

Par ailleurs, la ville portuaire est un acteur essentiel des nouveaux territoires de la production post-industrielle de biens et de services. Villes portuaires, estuaires ou pôles

¹⁵R. Brunet. « *Villes moyennes : point de vue de géographe* ». Les villes moyennes, espace, société. 1997

¹⁶Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013. P 15

¹⁷Michèle Collin, *Les stratégies des villes portuaires dans les flux de la mondialisation*, Institut Français d'Urbanisme - Université Paris 8, AIVP, mars 2001. P 7

¹⁸ BAUDOIN T. & COLLIN M. & PRELORENZO C. *Urbanité des cités portuaires*, Ed. L'Harmattan, Paris, 1997,

¹⁹F. Braudel, « La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II » Armand Colin, Paris, 1990

logistiques valorisent un territoire productif commun, intégrant les intérêts contradictoires des différents acteurs et habitants, qui sont le propre d'un développement durable²⁰.

De plus, Les villes portuaires sont les lieux par excellence de l'innovation, technologique, environnementale, urbanistique et sociale et des approches interdisciplinaires. Elles constituent, de ce fait, des laboratoires de la ville du futur, interconnectée, innovante et réactive²¹. Cela veut dire que les villes portuaires sont des lieux d'essence économique, fondés sur le commerce international, la défense nationale et/ ou la pêche²².

Delors, La ville portuaire, est une population avec une histoire, des compétences très diverses et ces stratégies complexes propres à une véritable ville qui font leur succès²³.

Comme il est constaté, la ville portuaire n'est pas un élément homogène, mais elle présente une imbrication spatiale de deux entités distinctes et en interdépendance : ville et port.

2.2.2 Spécificité de la ville portuaire :

La ville portuaire a deux spécificités importantes qui la marque, d'abord c'est la façade urbaine imposée par l'orientation vers la mer, cela influence beaucoup la manière dont la ville portuaire est construite et aussi la captation du sol et la manière de circuler... comme la confirme BAUDOUIN et COLLIN (1997) « Mettre en valeur une façade maritime pour faire attirer le flux ». Ensuite, elle est une source d'évasion, cela veut dire une source de voyage avec un horizon infini, par ce sentiment de force et d'impuissance face aux mouvements de la mer. L'homme est envahi par une sensation de liberté au contact de l'air marin, une attirance pour le voyage, la navigation et un désir de confronter cet élément naturel. « Hors de tout contexte qui le situe dans le temps et dans l'espace, le port évoque un fusionnement d'images. Puissantes et multiples, attractives ou repoussantes, froidement réalistes ou follement romantiques, ces images sont vibrantes de résonances »²⁴

²⁰ COLLIN M. *Ville portuaire, acteur du développement durable*. (ed.) l'Harmattan (Collection Maritimes), Paris, 2003, p 204.

²¹ Club "Territoires Maritimes". *Innovations Ville-Port, pour des projets intégrés Ville-Port*, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 1, rue de Narbonne-75 007 Paris, Août 2001. P 7

²² Idem p 9

²³ Michèle Collin, *Villes et ports XVIIIè-XXè siècles*, Ed L'Harmattan, Paris, 1994, p 9

²⁴ T.BAUDOUIN, M.COLLIN et C.PRELORENZO « urbanité des cités portuaires », éd l'Harmattan, Paris, 1997.

2.2.3 Genèse et évolution de la ville portuaire :

19e siècle

Base économique L'agriculture



Fig 1.

On parle pas de port, mais de comptoir, un petit organe amphibien de la ville et dont la fonction principale est les échanges commerciaux. La jetée a constitué une étendue artificielle et des fossés naturels de la ville (représenté elle était si petite à cause de la projection des ombres sur le plan de la côte (Fig 3))

19e siècle

Base économique L'agriculture

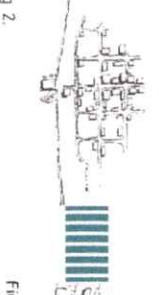


Fig 2.

L'aspect de l'espace portuaire commença à changer significativement lorsqu'une jetée fut ajoutée pour que les navires puissent ancrer plus près de la côte. A ce stade, le développement était plus rapide et de nouveaux bâtiments furent construits, tout au long de la côte (Fig 2)

19e siècle

Base économique L'industrie



Fig 3.

La continuité de ce développement a valu à la partie côtière de la ville comme espace public, la petite jetée appelée comptoir devient ainsi un vrai port. Des activités portuaires ont l'opportunité de se créer, surtout le commerce maritime et le transport de voyageurs. La création d'une route principale devient nécessaire pour faciliter l'accès au port (Fig 3)

1900-1920

Base économique L'industrie



Fig 4.

Le commerce connaît un développement considérable grâce à la révolution industrielle. Les bateaux à vapeur apparaissent. Le développement du port continue avec l'implantation de hangars et l'amélioration des quais. Toutefois, les nouvelles constructions sont en pierre pour marquer la stabilité de ces ports. Ses hangars ont constitué une barrière qui sépare le bord de l'eau du centre ville (Fig 4). Le dragage ville-port est né

L'évolution spatiale de la ville portuaire. Les événements majeurs, technique et économique

Le temps

1920-1940

Base économique L'industrie

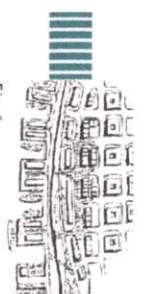


Fig 6.

La faible continue à se creuser entre ville et port avec la création des voies d'approches surélévées, aussi pour répondre aux besoins de stockage de nouvelles jantes sont créés (Fig 6)

1950 à nos jours

Base économique L'industrie



Fig 7.

Le développement continue donc, toujours quelque soit les conséquences sur la ville. Il continue quand même en voyant par exemple l'élargissement des voies d'approches et le renouveau de nouveaux quais.

Mais après les années 50, les ports traditionnels ne font plus poids devant les échanges économiques en expansion. Les mégas-ports prennent de l'ampleur face aux exigences du transport maritime qui se doit de bateaux de plus en plus grands, comme synonyme d'efficacité et de rentabilité économique. Le délaissément Y Fajal pour les ports classiques, malgré les nouvelles exigences techniques, notamment pour les pays sous-développés de l'Afrique du nord, les pays indiques et les pays, l'Asie qui se dorment et développent un bon nombre de mégas-ports, des ZIP et des Hubs (Fig 9)

1950 à nos jours

Base économique L'information



Fig 10.

L'évolution spatiale de la ville portuaire. Les événements majeurs, technique et économique

Le temps



Fig 9. Le méga port d'Amsterdam

Les bateaux, avec l'évolution technologique ne cessent de grandir pour assurer une efficacité économique optimale face à la mondialisation et les échanges intercontinentaux en accrues (Fig 8). Les mégas-ports deviennent les infrastructures portuaires nécessaires face à cette évolution de construction navale et sont économique (Fig 8)

Le délaissément des anciens ports, comme conséquence de la délocalisation des activités portuaires, jointe le réaménagement des fronts d'eau, front d'eau, ainsi le port soit réaménagés pour contenir de nouvelles fonctions non aéroportuaires et qui cohabitent mieux avec l'activité urbaine de la ville. Ces réaménagements demeurent, comme une opportunité de recentrage et de recouper les liens, corrompus par le décalage entre la ville, le port et la mer. Cela se manifeste à travers la création de zones maritimes, lieux sportifs et symbolique (5). L'exemple de Sydney, Lisbonne, Dubaï et El C avec une architecture Portuaire qui restera l'âme de ces villes portuaires de saquer et de retrouver une identité et une place dans une éthique aéroportuaire.

Le port français par la ville, renvoie à sa fonction portuaire liée si par fois il préserve le minimum comme certaines fonctions de plaisance de pêche ou de transport de voyageurs, etc (4) par exemple de nouvelles fonctions à vocation modernes (cf chapitre 4) Mais le port par ces nouvelles affectations ne perd pas sa vocation comme moteur économique, élément d'attraction internationale et de mondialisation pour sa ville, mais aussi il devient le moteur principal de métropolisation pour sa ville

* La chronologie varie d'une ville à autre. Fig 1,2,3,4,5,6,7,10: Evolution des territoires portuaires. Source Fig 1,2,3,4,5,6,7,10 DOUGLAS Wren, Changes on waterfronts 1988

Schémas, grilles et commentaires réalisés par l'auteur.

2.2.4 La ville portuaire poste avancé à la mondialisation :

D'après M. Collin (2001), la ville portuaire se présente comme un point d'observation privilégié de la mondialisation économique à l'œuvre et constitue des zones d'articulation des logiques du local et du global, du national et de l'international. Depuis les années 1980, l'évolution des ports à savoir une croissance ou un déclin a fait confronter les villes portuaires à des crises urbaines qui se caractérisent par une expansion du trafic de conteneurs mais aussi une crise de l'emploi ainsi l'intérêt des villes n'est pas une question de réception-envoi des conteneurs ou d'accostage mais c'est une question de faire de ces passages des emplois et du revenu pour la ville.²⁵

D'autre part, la mondialisation de l'économie ainsi que l'élargissement de l'Europe offrent de nouvelles opportunités aux places portuaires²⁶. La mondialisation implique un changement d'appréciation du pouvoir d'État sur le monde portuaire. Les ports de l'ère industrielle n'existent en effet plus en tant que simples outils techniques de transit des marchandises nécessaires ou exportées par un marché national. Ce dernier est devenu européen et des villes portuaires, et non plus des ports, proposent de très complexes compétences commerciales pour brancher sur la mondialisation des territoires souvent transnationaux. Cette double reterritorialisation fait que ce domaine ne peut plus être restreint aux seuls ingénieurs d'État pas plus que délégué à des voisins européens. Les territoires français ont en effet besoin de véritables pôles portuaires capables de les faire bénéficier des flux de la mondialisation dans un environnement très concurrentiel.²⁷

En outre, Les grandes villes portuaires, maritimes et fluviales, doivent donc se mettre à coopérer, non seulement entre elles mais aussi avec les nombreux ports moyens sur les deux façades²⁸. Ces coopérations impliquent aussi de nombreuses autres villes de l'intérieur pour engager des stratégies de repositionnement géoéconomique régionales très large. Des alliances comme Normandie Métropole, entre Caen, Le Havre et Rouen, ou encore entre Dunkerque et Lille, entre Marseille, Lyon...ne sont qu'un début. Les villes et régions de l'intérieur sont de très grands acteurs du commerce maritime et leur alliance avec les places portuaires françaises est indispensable.²⁹

²⁵ Michèle Collin, *Les stratégies des villes portuaires dans les flux de la mondialisation*, Institut Français d'Urbanisme - Université Paris 8, AIVP, mars 2001.

²⁶ Michèle Collin, *Villes et ports XVIIIè-XXè siècles*, Ed L'Harmattan, Paris, 1994, p 9

²⁷ Idem p 14 par Thierry Baudouin

²⁸ Idem p 20 par Thierry Baudouin

²⁹ Cf. " Pour l'estuaire d'un pôle parisien dans la mondialisation.", T. Baudouin et M. Collin, DATAR 1999, p 85



Selon Michèle Collin (2001) les principales villes portuaires des quatre pays étudiés (Barcelone, Paris, Utrecht, Gênes) sont engagées dans des grands projets d'infrastructures pour se positionner comme "main port", "hub" au niveau européen. Ces projets mettent en jeu l'ensemble de l'organisation de transport –maritime, routier, fluvial, ferroviaire- dans une stratégie de multimodalité pour s'imposer dans les flux de la mondialisation.³⁰

2.2.5 Clivage ville/port :

Le premier facteur du clivage ville/port c'est la révolution industrielle « la ville portuaire a vécu un ensemble de phénomènes qui l'ont profondément changée sur le plan morphologique ou sur le plan fonctionnel »³¹. Auparavant, le port n'était qu'une extension amphibienne de la ville sur la mer, l'activité portuaire était complémentaire à l'activité urbaine. La photo ci-dessous (fig 01) représente les villes portuaires avant le début du 19^e siècle et qui montrent bien les places publiques qui s'orientent vers la mer en libérant toujours une paroi sur le port ce qui montre le contact quotidien et primordial pour ces villes avec leurs ports. A cette époque nous pouvons bien parler de la ville et son port.



Fig 01 : tableaux représentant les villes portuaires avant le début du 19^e siècle.

Source : Mémoire de Magister, présenté par Mr AOUISSI

Les mutations que connaît le couple ville-port ont impacté sur la nature du port ainsi, elles ont tendance à réduire le port à un outil technique dont la mission économique est le rendement en traitant le maximum de marchandises en un temps réduit, efficacement et sûrement et surtout à moindre coût entre les transports maritimes et terrestres. « *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* »³². La ville connaît elle aussi

³⁰Michèle Collin, Les stratégies des villes portuaires dans les flux de la mondialisation, Institut Français d'Urbanisme - Université Paris 8, AIVP, mars 2001.

³¹Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013. P 23

³²Hoyle, B.S. « Development dynamics at the port-city interface », Ed ; Revitalising the waterfront : Institutional Dimensions of Dockland Re-development, Belhaven Press, London, 1988, p 3

des mutations qui font qu'elle devient indépendante du port (la dé-maritimisation des villes portuaires)³³. Comme l'indique Chaline Claude in annales de géographie (1988) : les espaces fluvio-portuaires sont agrandit, jusqu'à entre les deux guerres, sont dominés par des emprises utilitaires, traversés de faisceaux ferroviaires, intégrant quelques îlots résidentiels pour la main d'œuvre. Ce qui a causé, en termes de la morphologie urbaine, la coupure des villes de leurs waterfronts.

Donc on conclut que les causalités du clivage ville/port peuvent être liées à trois aspects principaux de la révolution industrielle : l'évolution technologique des transports (le terrestre et le maritime), la rationalisation des marchés (séparation entre les lieux de production et de consommation), et la nouvelle place qu'occupe le port dans cette nouvelle économie³⁴.

2.2.6 Les conséquences du clivage ville/port :

L'isolation du port de sa ville n'a pas seulement déraciné cette dernière de son identité, mais également cette distanciation a symbolisé pour la population urbaine le déclin, voire même la mort de leur port (BIRD. J. 1963), une autre rupture plus prononcée est apparue comme résultat de la dilatation de l'espace portuaire sur le front de mer, il s'agit de la « *démaritimisation* » (HAYUTH Y. 1988), la mer qui a formé toujours la source identitaire de la ville perd tout contact avec elle et devient prisonnière derrière les barreaux et les clôtures du port ce qui prive généralement les habitants du front de mer de leurs villes.

D'après AOUISSI dans son magister (2013), ces ruptures et cette ségrégation entre ville et port auront des répercussions négatives sur l'ensemble ville et port qui ne cohabitent plus à cause du contraste entre les deux natures de leurs activités. Ces répercussions négatives sont :

- **L'apparition d'une interface en décalage** : les nouveaux besoins du port moderne en termes de mobilité ont généré la création et l'implantation des infrastructures de transport terrestre, ces derniers viennent s'installer dans l'espace tampon entre la ville et le port créant une interface située à l'aire de contact des deux systèmes ville/port, cette interface est considérée comme le terrain d'affrontement entre la ville et le port, elle les sépare et décale principalement la ville de son front d'eau, elle est également considérée comme le moyen principal d'identification du clivage ville/port

³³VIGARIE, A (1993) "*Villes portuaires et changements économiques*" in Proceedings (Third International Conference "Cities& Ports" - Genoa 19-22 nov. 1991), Gènes

³⁴Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013

- **La non-cohabitation ville/port** : se traduit par la condamnation du port par sa ville ; la juxtaposition du port à la ville se présente comme une servitude pour le port et limite toute extension, ce qui emprisonne le port dans sa morphologie et le fait entrer en stagnation totale face aux tailles de plus en plus grandes de bateaux et aux volumes d'échanges en accroissement et qui nécessitent jour après jour de nouveaux espaces de stockage, des quais pour accostage, des espaces de réparations pour les bateaux, et d'autres infrastructures techniques. Et de la dégradation de la ville par son port ; les nouvelles utilisations du port avec le sur-flux qu'elles apportent, étouffent la ville et ses réseaux routiers. Les moyens de transports et les marchandises transportées, exposent la ville à des sérieux problèmes de pollutions aériennes et marines ce qui dégradent son environnement naturel.

- **Déphasage entre centralités** : La notion de centralité du port dépasse sa ville en adoptant une échelle régionale, voire nationale et/ou internationale. Face à ce déséquilibre, la ville adopte de nouveaux centres à caractère indépendant de la vocation portuaire

- **La perte d'identité** : L'eau a toujours formé une source identitaire pour les villes portuaires. La nouvelle nature du port non seulement lui coupe tout lien avec la ville, mais aussi lui fait subir l'effet de « *la démaritimisation* » des villes portuaires' (HAYUTH. Y. 1988). Ainsi 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 ». « La ville-port souffre de démaritimisation, c'est-à-dire d'un affaiblissement de ses liens avec la mer. Les bourgeoisies économiques qui dans le passé animent les flottes et les marchés ont disparu ou se sont placées ailleurs. Le personnel portuaires diminue en nombre ; or, c'est lui... qui transmettait à proportion de sa masse une mentalité de gens de mer ou du port et qui faisait que la ville littorale avait une personnalité différente de celle des collectivités de l'intérieur »³⁵

Ce qu'il peut être conclu c'est que le clivage ville/port ne se présente pas seulement comme étant un phénomène dont l'apparition est liée directement ou indirectement à la révolution industrielle, mais il se présente comme une étape chronique imposée dans le cycle de vie de toutes les villes portuaires.

³⁵ André Vigarié –Villes portuaires et changements économiques- 3^e conférence internationale « Ville et Ports », Gênes 19-22 novembre 1991. A.I.V.P

2.3 Deuxième partie : la reconversion portuaire, une réintégration du port à la ville.

Les villes portuaires, plus que d'autre, doivent s'adapter aux mutations rapides des échanges internationaux. Bien que le manque d'espace dans les villes portuaires soit reconnu comme étant un facteur limitant au bon fonctionnement et à l'expansion des ports, l'intégration des deux fonctions au sein d'un même tissu de la ville demeure possible dans certains cas. De ce fait nous proposons dans le chapitre suivant une analyse des expériences internationales dans le domaine de la reconversion et de l'intégration, ou la délocalisation urbano-portuaire, afin de déceler les méthodes à adopter pour trouver l'équilibre entre les deux fonctions.

Ces dernières années les villes portuaires deviennent un sujet d'importance particulière chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens (Ducruet, C. 2004). Par leurs importances et complexités, villes et ports « entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter ». Et pour renforcer ces relations (villes/ports) on doit intervenir au système de reconversion. Tout d'abord on va donner quelques définitions de la reconversion d'après plusieurs références.

2.3.1 Définition :

- Renouveau, régénération, requalification, rénovation, réhabilitation... autant de termes en « re- » qui indiquent des mutations profondes, une « re- » composition des espaces et des territoires. Ces recompositions ont toujours existé ; les territoires, comme les organismes vivants, naissent, croissent, déclinent et meurent et c'est particulièrement le cas des territoires urbains et portuaires³⁶.
- La reconversion, est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement³⁷.
- La reconversion des waterfronts, en dépit de réalisations spectaculaires, est un phénomène trop récent pour offrir tous les éléments –notamment quantitatifs- nécessaires à l'établissement d'un bilan³⁸.

³⁶ Simon Edelbutte, Reconversion et patrimoine au Royaume-Uni, in *Revue Géographique de l'Est*, vol. 48 / 1-2 | 2008.

³⁷ Colette Renard-Grandmontagne, Réhabilitation et reconversion des espaces industriels et urbains dégradés, in *Revue Géographique de l'Est*, vol. 46 / 3-4 | 2006.

³⁸ Chaline Claude. La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles. In: *Annales de Géographie*. 1988, t. 97, n°544. pp. 695-715.

- En terme emplois, la reconversion signifie la tertiarisation et, vraisemblablement, la masse des emplois créés sera supérieure à celle qui existait à la fin de l'âge industriel et le niveau de qualification plus élevé aussi. Dans quelques cas, comme dans les London Docklands, une base emplois³⁹.
- La reconversion des espaces portuaires est un moyen de rapprocher la ville et son front d'eau en ouvrant au publics des espaces maritimes qui avaient si longtemps été inaccessibles⁴⁰.
- Comme l'explique Claude Chaline⁴¹, une politique de régénération du waterfront est souvent un moyen pour une ville de construire une image. Le front d'eau réaménagé devient une sorte de vitrine urbaine dont la visite s'impose⁴².

On conclut que la reconversion c'est un moyen pour donner une belle image maritime à la ville en ouvrant les vues de cette dernière à la mer. C'est pour ça et à partir les années 50, les villes portuaires ont connu un mouvement de réaménagement de leurs fronts d'eau, ce mouvement est également appelé « **la recomposition ville-port** », et qui s'est propagé à partir des villes nord-américaines sous le nom de « *waterfronts revitalizations* ». Il est venu à la suite de la délocalisation des fonctions des anciens sites portuaires jugés inaptes et insuffisants par les tirants d'eau et les surfaces limitées qu'ils offrent face aux nouvelles exigences du "gigantisme naval".

2.3.2 La recomposition ville-port :

L'abandon des anciens territoires portuaires au profit des nouveaux sites, est appelé le **Délaissement** par les spécialistes de la question comme Baudouin, Bird, Collin, Charlier, Chaline, Ducruet, Hayuth, Hoyle, Vigarié,... Ce phénomène constitue une phase importante dans les mutations des rapports ville-port, car comme conséquence, il sera suivi par des opérations de réaménagement également appelées '**la reconquête**' qui vise à une **Recomposition ville/port**, et qui vient comme réponse à **la rupture** fissurée par le **Clivage ville/port** depuis le 19e siècle.

2.3.2.1 Le phénomène de délaissement : aura pour conséquence la dégradation de l'interface ville/port, et l'apparition de ce qu'on appelle les friches portuaires. Ce sont en fait les espaces (bâti ou urbain) abandonnés qui étaient liés à l'activité portuaire, des « no

³⁹Chaline Claude. La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles. In: Annales de Géographie. 1988, t. 97, n°544. pp. 695-715.

⁴⁰Ricaud-Dussarget Jean-Luc. La reconversion des arsenaux en Grande-Bretagne. Les expériences de Chatham, Portsmouth et Plymouth. In: Norois. N°184, 1999-4. pp. 605-61

⁴¹Chaline.C. Les annales de la Recherche Urbaine, n° 55-56, p 83-84

⁴²Ricaud-Dussarget Jean-Luc. La reconversion des arsenaux en Grande-Bretagne. Les expériences de Chatham, Portsmouth et Plymouth. In: Norois. N°184, 1999-4. pp. 605-61

man's land » (HAYUTH Y. 1982), de plus en plus désertés et dégradés, on y retrouve plus qu'un tas de grues rouillées et de quais délabrés. Et une crise démographique ensuite à cause de la population qui va à la quête de travail à l'extérieur de la ville. Cette population laisse derrière elle des quartiers portuaires et arrière portuaires se dégrader.

2.3.2.2 La reconquête : Le traitement des relations spatiales entre espaces portuaires et urbains reste marqué par les projets de reconquête urbaine d'espaces portuaires ou d'interfaces ville-port plus ou moins délaissés ou dégradés, avec reconversion vers de nouvelles fonctions résidentielles, culturelles ou touristiques. Ces projets se sont généralisés depuis une trentaine d'années dans la plupart des villes portuaires du monde et ont contribué à renforcer fortement l'attractivité et centralité de la plupart (Boulogne, Bordeaux, Le Havre, Saint-Nazaire, Puerto Madero a Buenos Aires, New York, ...).⁴³

Profitant de ces reconversions, les villes portuaires galopent vers une **recomposition ville-port**, les liens perdus entre ville et port sont retrouvés, la ville reprend son port et tisse de nouveau lien avec ce dernier et regagne son front d'eau ce qui lui rehausse l'image et lui offre de nouvelles activités susceptibles d'attirer de nouveaux flux, fort d'atout, ce mouvement qualifié de *waterfront revitalization* (BOUBACHE E et DENIS D. et al. 1997) sera progressivement propagé en Amérique du Nord, puis à travers le monde « où il va être considéré comme un modèle efficace pour valoriser les anciens espaces portuaires délabrés » (BOUBACHE E et DENIS D. et al. 1997. p.18).

Compte tenu du fait que la majorité des grandes villes se sont développées en relation directe avec le trafic fluvial ou maritime, le thème de la reconversion des waterfront, pourrait se réduire à une analyse typologique qui aurait déjà l'avantage d'introduire des distinctions dans un nombre croissant de cas observables⁴⁴. Il a semblé toutefois préférables de retenir une approche plus synthétique, tournée vers la compréhension des voies et moyens des transformations en cours⁴⁵. Pour cela les diverses expériences internationales, présentées par la suite, apportent des éclairages variés et complémentaires, à cette importante question de la réhabilitation et de la reconversion des espaces urbains et portuaires dégradés, qui sont analysés selon plusieurs optiques.

⁴³ Club "Territoires Maritimes". Innovations Ville-Port, pour des projets intégrés Ville-Port, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 1, rue de Narbonne-75 007 Paris, Août 2001. P 17

⁴⁴ Chaline Claude. La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles. In: Annales de Géographie. 1988, t. 97, n°544. pp. 695-715.

⁴⁵ Ce sujet fait l'objet d'une recherche du plan urbain, programme Eau et Ville ; voir aussi l'article de M. Bonneville (Annales de Géographie, n° 532, p. 657-680).

2.3.3 Analyse d'exemples de réaménagement des waterfronts :

L'objectif n'est pas seulement de montrer la succession des phénomènes qui ont guidé vers la recomposition ville-port d'une manière concrète, mais également les facteurs de réaménagement et les incitations qui ont guidé vers les reconversions portuaires ainsi que les choix de réaménagements adoptés par les villes.

Les critères du choix des exemples sont basés sur ; la proximité géographique par rapport à Alger, des opérations de réaménagement récentes ainsi que l'équivalence des villes choisies (Dunkerque, Marseille et Barcelonne) de point de vue statuaire (importance de la ville dans son territoire et l'importance de son port pour le pays), et les ambitions futures de la ville.

2.3.3.1 Dunkerque :

Dunkerque une ville portuaire française sur la mer du nord. Dans les années 1980, la ville était touchée par la crise des chantiers navals. Vers 1987, laissant 180 hectares de docks, môles et bassine, plus ou moins pollués à proximité de la ville-centre. De plus le port s'est délocalisé vers l'ouest de la ville pour pouvoir s'agrandir. Pour cela la maire de la ville lance alors un concours d'urbanisme remporté par l'architecte Richard ROGERS avec le projet « Neptune » qui s'agit de retrouver la ville dans son port et d'urbaniser ces friches pour créer un lien entre la ville et le port.

A partir de 2005, une seconde étape (Neptune 2) se met en place, pour plusieurs objectifs : développer un quartier attractif (commerces, groupes scolaires, maisons de quartier, pôle de loisir et de plaisance, parc) relativement au niveau des logements pour proposer environ 1000 unités ; offrir une alternatives à la périurbanisation avec des immeubles mais aussi des maisons mitoyennes. Cette future étape constitue l'autre grand projet de la communauté qui est justement de récupérer ces hectares de bassins du port industriel pour développer en plein cœur de la ville une activité de plaisance, et à travers elle le tourisme.

Dans le schéma directeur élaboré la Grand large sera le quartier vert de Dunkerque : il s'articule autour d'un parc et privilégiera les circulations douces. La rue commerçante sera jalonnée de terrasses plantées en relation avec le port. Dans ce schéma, le piéton est privilégié, parcs, pistes cyclables, bancs et mobilier urbain adéquat sont à portée. De cette manière-là on restitue le front de mer aux citoyens, c'est la réconciliation du port avec les citoyens.

Les fonctions éducatives ne sont pas en reste dans ce projet de reconquête du front de mer, avec la création d'équipement universitaires ou de centre de formations sur les docks.

En terme de fonction culturelle, le FRAC (Fonds Régional d'Art Contemporain) a choisi de s'implanter sur L'AP2 (ancien atelier de préfabrication n°2) des chantiers navales de la cité portuaire de Dunkerque, qui est un véritable monument : lieu de mémoire, c'est un repère géographique et symbolique qui a marqué l'histoire sociale et communautaire de la ville et de la région où il vit naître navires de guerre, pétroliers, voiliers jusqu'à la fermeture des chantiers navals.

Ce qu'on peut retenir de la reconversion du port de Dunkerque à travers c'est qu'une opération de requalification du port n'atteint pas ses objectifs en édifiant de grandes architectures censées ramener des touristes mais c'est en concevant un vrai projet de développement urbain qui offre des espaces publics à tous les citoyens, et aussi en créant une certaine mixité urbaine, afin de sortir du caractère monofonctionnel et industriel de la ville.

Les architectes ont tenu pour que leurs projets ne soient pas des vitrines d'art contemporain ni le champ de compétition du bâtiment le plus beau et le plus original, au contraire il n'y avait aucune prétention derrière leurs projets, il y avait une seule volonté, c'est de recréer un lien entre le port et la ville par une multitude d'opérations fines.

L'idée que défend l'architecte est non seulement d'encercler les bassins de la Citadelle pour insuffler une forme de continuité urbaine, mais de le faire dans le cadre d'une revitalisation par les commerces, les services et l'accessibilité. C'est donc par une forme de mixité fonctionnelle que l'architecte envisage de recréer de la centralité au cœur de Dunkerque.



Fig 2 : quelques réalisations du projet Neptune.

Source : Mémoire de Magister, présenté par Mr AOUISSI

2.3.3.2 Marseille :

Marseille lauréate de Label de Capitale européenne de la culture pour l'année 2013 se promet un bel avenir et en profitera pour transformer son port. De grands projets commencent à voir le jour, beaucoup concernent le Vieux-Port ou le front de mer. Du musée des civilisations de l'Europe et de la méditerranée qui constitue le vaisseau amiral des réalisations marseillaises, à la mutation programmée des espaces publics du Vieux-Port, en passant par le futur centre régional de la Méditerranée ou la valorisation de la collection du Fonds régional d'art contemporain, c'est tout un « horizon culturel commun ». Ainsi la culture se présente dans la reconversion du port de Marseille comme un vecteur de changement de transformation.

Les constructions prévues dans le programme « Euroméditerranée » visent à répondre à plusieurs équations urbaines et portuaires et surtout à hisser le port de la cité phocéenne dans le podium des ports de la méditerranée.

La réussite du programme dépend de la réalisation de plusieurs projets visant à améliorer l'image des activités portuaires de Marseille à la place d'une façade portuaire constituée de friches et d'anciennes installations industrielles (un grand équipement culturel, la tour CMA-CGM, les quais d'Arenc, le musée public « Mucem », centre régionale de la culture Méditerranéenne, pôle de santé articulé autour du projet de regroupement des hôpitaux, un grand palais d'événements, projet urbain « esplanade de la major).

Activités culturelles, de formation, scientifiques, ludiques et tertiaires formeront, avec les équipements du port, dont la nouvelle gare maritime devant la Major, un ensemble unique témoignant du rôle de Marseille comme métropole majeure des échanges culturels et économiques entre Europe et Méditerranée. D'ores et déjà, l'aménagement de préfiguration du môle J4 au pied du front St-Jean permet au public d'accéder à un lieu de promenade superbe et d'accueillir des manifestations temporaires et de grands événements.

Le Tunnel de la Joliette est un élément indispensable de la reconquête de la façade maritime, sa livraison donne le coup d'envoi de l'aménagement du boulevard du littoral. Ouvert sur la mer, élargi à 45 m avec des pistes cyclables, des trottoirs généreux plantés d'arbres, il relie la tour CMA-CGM à l'entrée du Vieux-Port, et rythmé par la présence de grands équipement comme Le silo, les terrasses du port, Mucem.

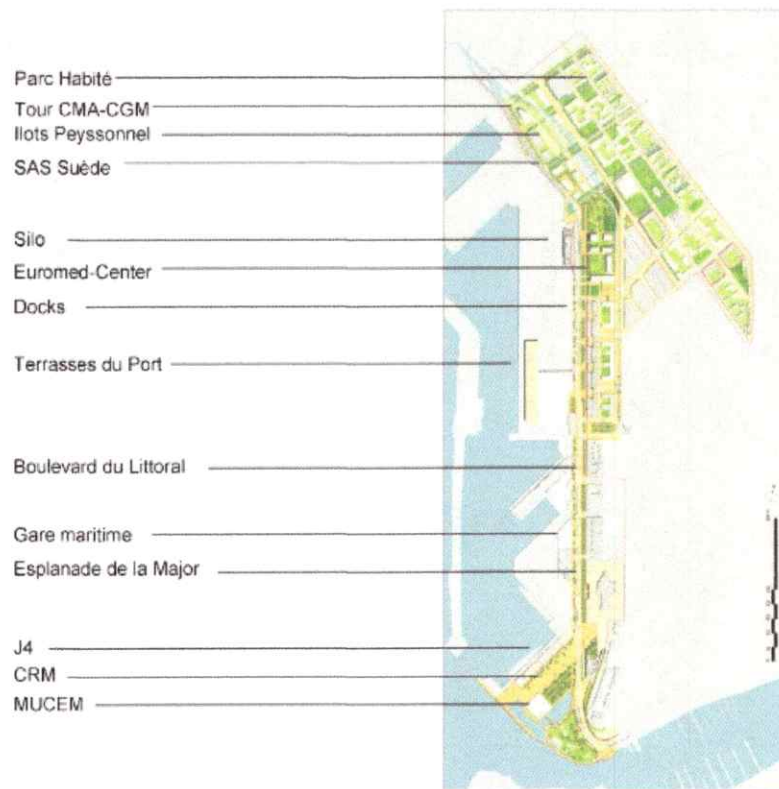


Fig3: Master plan de l’Euroméditerranée ; quartier de la Joliette et d’Arenç.



Fig 4 : le nouveau Skyline de Marseille sur son front de mer.

Une des chose à retenir de ce projet est l’importance pour la ville de formuler un projet global de transformation en s’appuyant sur le repérage de lieux-phares susceptibles de lui donner une dimension symbolique, ainsi friches, quais, places, îles, ponts, forts et même carrières ont été mobilisés au bénéfice d’un signal dort lancé par Marseille à toutes les villes portuaires du bassin méditerranéen.

De plus les piétons doivent être les plus avantagés dans l’aménagement du port ce qui devrait se matérialiser au niveau des voies carrossables, les grandes artères devraient être enfouies, laissant uniquement une voie dans chaque sens pour les automobiles, ce qui réduira et le trafic et les nuisances sonores, donnant plus de places aux moyens de transport dits “doux” (voies cyclables, voies du bus...)

2.3.3.3 Barcelone :

En méditerranée, Barcelone est parmi les premières villes à avoir cherché à réconcilier le fonctionnement urbain, le développement de l'économie locale et la jouissance de l'eau au bénéfice de la population et des touristes, au milieu des années 1980, dès lors que sa désignation comme ville d'accueil des jeux olympiques de 1992 est officialisée. La Ciutat Vella, quartier portuaire dont le BarrioChino est l'emblème, est ainsi classée « zone de réhabilitation intégrée » dès 1986. Grâce à des financements publics, qui précèdent l'arrivée de fonds privés, des équipements de qualité –université, centre d'art contemporain, galeries...- sont réalisés pour transformer ce quartier en pôle culturel. La ville enterre ses voies ferrées et son autoroute littorale, ravale les façades et aménage même une plage urbaine, rendant l'accès à la mer à la fois aisé et branché.

La transformation la plus évidente du front de mer de Barcelone est le port Vell. La ville a transformé la zone en réfléchissant au potentiel urbain des entrepôts et hangars délaissés. Le port Vell est même la force de cette reconversion, et ce, en réorientant la rue la plus célèbre de la ville : la Rambla. Cette relation a été habilement exploitée, ainsi une extension de la Rambla a été construite et s'étend jusqu'à la fin du port. De plus l'autoroute du littoral, séparant la Rambla du port Vell, a été enterrée offrant aux piétons vue et accès au front de mer.

Une fois relié à un tel axe majeur, le port Vell a eu un franc succès en raison du large éventail d'activités proposées : que ce soit dans le domaine de la culture, des loisirs ou bien des affaires. Ainsi s'y concentrent la Maremagnum, l'aquarium, le musée d'histoires de la Catalogne, le musée Maritime ou encore la Marina Port Vell, un théâtre IMAX et une série d'espaces publics, le public a eu à la fois un accès au port Vell et surtout de bonne raison d'y rester.

De plus le front de mer offre des terrasses, avec des bancs qui invitent les citoyens à prendre places pour contempler leur nouveau quartier ; sans garde-fou, la bordure du port Vell invite à s'asseoir et à se sentir plus que jamais proche de l'eau.

Ce qu'on apprend de cette expérience, c'est que l'un des projets qui a le mieux réussi sa reconversion portuaire, et ce, pour divers raisons : en profitant de son rayonnement dû aux JO, la ville ne s'est pas limité à l'organisation de l'événement mais a effectué toute ses opérations de transformations après l'événement et c'est surtout le programme et les fonctions et surtout l'ampleur des projets qui a fait la différence, projet après projet, le développement des infrastructures routières et de télécommunications, la création d'équipement publics ou privés a poussé les investisseurs à avoir une raison de revenir à

Barcelone et surtout à y investir leurs capitaux. Mais un des éléments regrettables de ce projet est la large voirie séparant la ville du port qui, il est vrai que par les fonctions et par les espaces créés, le port renoue parfaitement avec les citoyens mais donner plus de force à la jonction ville port entre la Rambla et la Rambla Del Mar aurait donné plus de force au projet.

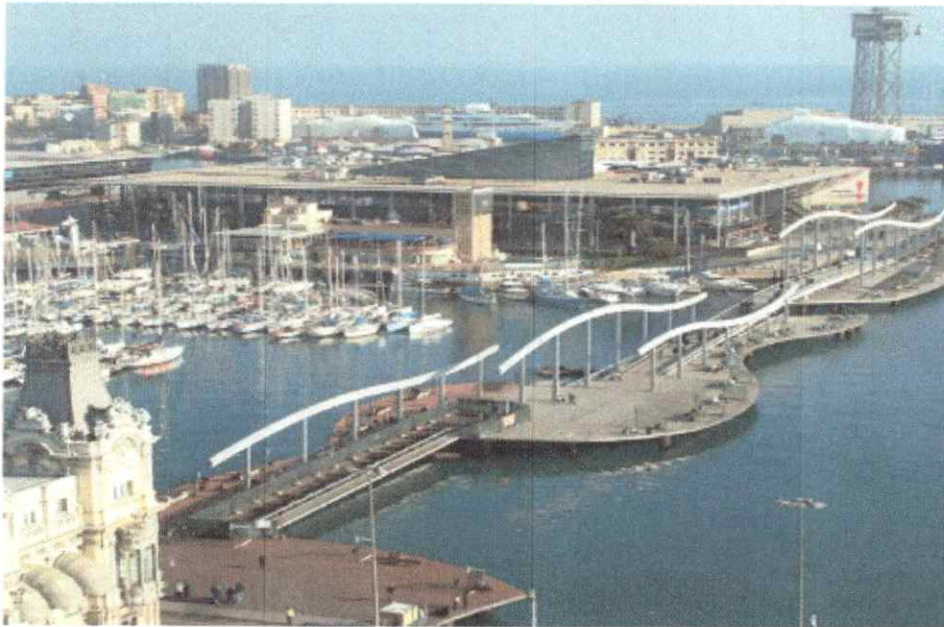


Fig 5 : vue sur la Maré Magnum du port de barcelone



Fig 6 : une largeur de voie qui marque toujours la séparation ville et port Vell.

2.4 Conclusion :

Ce qu'on peut retenir de ces expériences c'est que d'une part festivals internationaux, expositions universelles, label « capitale européennes de la culture », Jeux olympiques et grandes compétitions sportives, sont devenus des moyens incontournables permettant aux métropoles d'apparaître au sommet de la hiérarchie des villes « créatives, motivantes, attractives... ». Car ces événements, souvent forts coûteux mais porteurs d'image, contribuent à donner à la ville qui les accueille une nouvelle visibilité importante aux yeux des investisseurs potentiels et accessible à tous les publics via la télévision, la presse et internet.

La plupart des villes en reconversion ont cependant mise sur les activités tertiaires (centres commerciaux...) d'activités culturelles sous toutes leurs formes-musées ou éco-musées , grands centre culturels polyvalents ou théâtre , salles de spectacles ou de concert, galeries d'art ou médiathèques-constitue une activités à valeur ajoutée et participe à la nouvelle dynamique des villes portuaires ont tout intérêt à faire valoir leur spécificité culturelle pour attirer des flux et ne pas devenir des métropoles régionales indistinctes . Pour cela, elles peuvent s'appuyer sur leur passe industriel et maritime pour valorise un patrimoine : réhabilitation de bâtiment et de matériel, musées maritimes, centres de culture maritime et portuaire (Anvers, Rotterdam ...). Et les expériences de reconversions de ports nous apprennent aussi que les projets réalisés ne doivent pas être des vitrines spectaculaires d'art contemporain ni le champ de compétition du bâtiment le plus beau et le plus original, au contraire il doit y avoir une seule volonté, recréer un lien entre le port et la ville.

On l'a vu, la reconversion constitue un réel défi pour les villes-ports, promotion de la ville portuaire, valorisation économique, recentrage au bord de l'eau, nouvelle qualité de vie, souffle de renouveau, tels sont les crédos actuels des villes-ports

Les mêmes équipements se retrouvent dans la plupart des villes-ports ayant déjà accompli la reconversion de leur waterfront. Cette tendance des villes portuaires à s'insérer dans le contexte de globalisation et de mondialisation des villes et nombre de villes s'interrogent aujourd'hui sur la façon dont elles peuvent garder leur authenticité et leur identité tout en accédant au rang de métropole mondiale.

De plus il faut régénérer le cadre urbain et portuaire hérité : en s'appuyant sur un passé revalorisé car l'avenir a besoin de racines.

Et enfin la problématique environnementale doit désormais être incontournable dans le cadre du développement des villes portuaires, on parlera alors de porte écologique.

Chapitre 3
LE CAS D'ETUDE

« Lire les structures bâties signifie comprendre au moyen d'instruments logiques les structures de l'espace anthropique qui caractérisent un milieu spatial en d'autres mots, comprendre les composantes d'un ensemble structuré par l'homme »⁴⁶

Afin d'arriver à une proposition au niveau du quartier, il fallait l'étudier par rapport à différentes échelles pour le comprendre et réussir à mettre en évidence son processus d'évolution. Ainsi on s'est basé sur le moyen de la «méthode typomorphologique» communiqué par Mme HADJI en atelier.

Cette lecture s'est effectuée selon différentes échelles (lecture territoriale, lecture de l'organisme, la lecture du tissu urbain, la lecture de la typologie du bâti) qui nous ont permis de comprendre la logique d'implantation du bâti de base et du bâti spécialisé, la hiérarchie des parcours, les différentes nodalités et polarités et leur impact sur l'établissement de l'unité bâtie.

3.1 La lecture du territoire Algérois :

Le territoire algérois fait parti du complexe montagneux de l'Atlas Tellien ; ce relief se prolonge à une échelle régionale des monts de Dehra à l'ouest jusqu'au massif kabyle à l'est⁴⁷.

« Alger s'appuie sur le massif de Bouzareah, englobé lui-même dans la masse des coteaux du Sahel... au sud la plaine de Metidja ; large fossé entre le Sahel et l'atlas »⁴⁸, cette plaine est ouverte sur la mer dans sa partie Nord, Nord-est et fermée à ses extrémités Sud-Ouest, Est, Nord-Est.

Le territoire algérois est traversé par deux importants cours d'eau de grande envergure territoriale : Oued Mazafran à l'ouest et Oued El-Hrrache à l'est, traversé par des cours d'eau oued Mahelma, Beni Messous, oued Koreich, Oued Kniss et Oued Ouchaih.

- **La première phase :** Avec l'observation, nous avons déduit la **crête principale** (ligne de partage des eaux) du territoire Algérois qui débute de Bouira à Bouzareah. L'homme n'était pas encore établi dans un endroit mais il était comme un nomade, se déplacer pour se nourrir.

- **La deuxième phase :** elle est caractérisée par l'apparition des premiers établissements de haut promontoire qui sont reliés au parcours de crête principale par les parcours de crête secondaire, comme les établissements de : Bouzareah, Cheraga, El Biar, Delly Brahim, El Achour, Hydra, Ouled Fayet, Douera... et d'autres.

⁴⁶ GIANFRANCO CANIGGIA, GIANLUIGI MAFFEI, *composition architecturale et typologie du bâti*, Lecture du bâti de base, traduit de l'italien par PIERRE LAROCHELL, Paris, p 49

⁴⁷ ALGER METROPOLE, *Région, Ville, Quartier*, EPAU et SIAAL, 2000, P 08.

⁴⁸ R, LESPES, *Alger étude de géographie et de l'histoire urbaine*, Edition ALCANE, 1930, p 157.

- **La troisième phase :** elle coïncide avec l'apparition des parcours de contre crête locale reliant les établissements de hauts promontoires, et la naissance des établissements de bas promontoires, les passages au niveau des gués, et l'apparition des lieux d'échange et de marché. On peut citer : La Casbah, Bir-Mourad Rais, Bir-Khadem, Draria, Baba Hassen, Mahelma, Mouradia, Kouba... et d'autres.

- **La quatrième phase :** l'occupation de fond de vallée, quartier de la basse Casbah, évolution progressive de la ville d'Alger le long de la route de Constantine.

Chemin de Contre-crête synthétique impropre : ... ces crêtes secondaires qui se terminent à la côte maritime, déterminent la formation d'une ville portuaire : en comprenant comme extension du terme 'gué' le système de routes maritimes qui aboutissent au port, qui permettent cependant la traversée de la mer jusqu'à une autre ville portuaire elle aussi produite par une crête dirigée sur le versant opposé au premier.⁴⁹

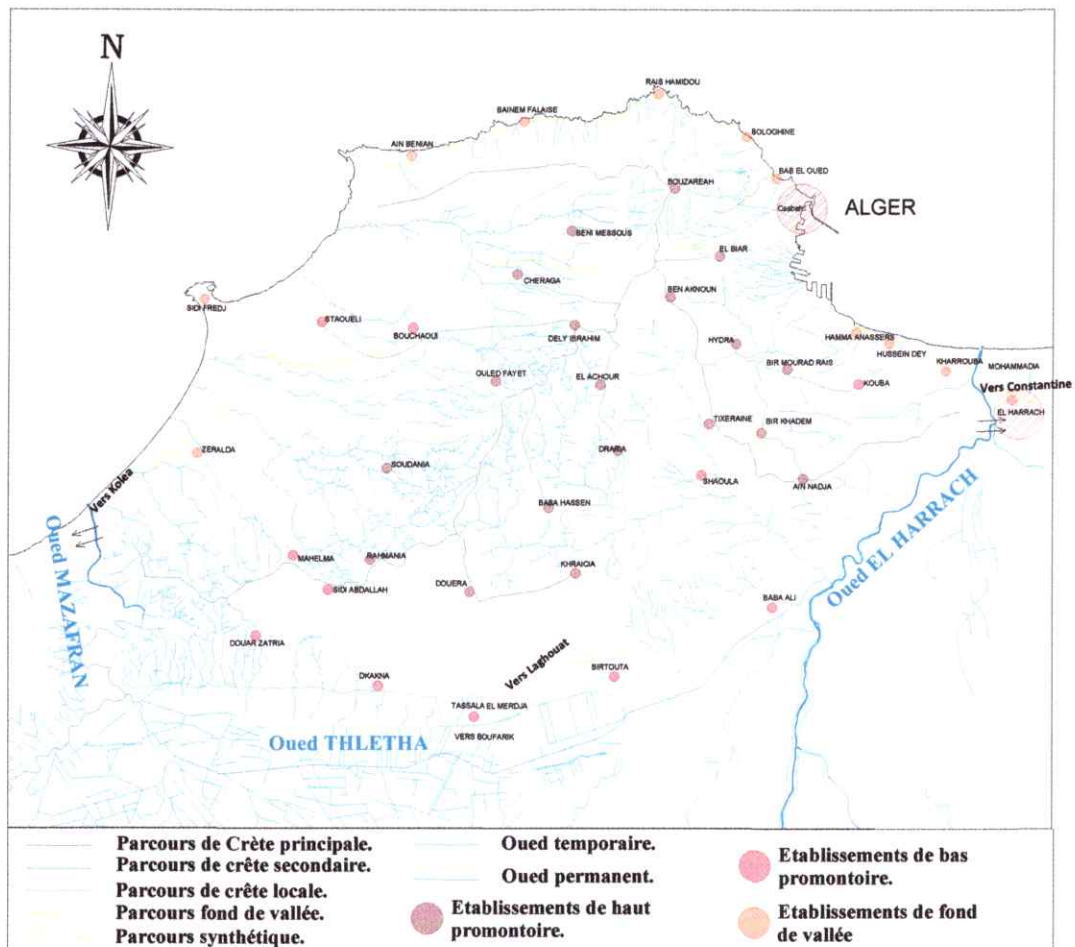


Fig 07 : Carte montre la lecture du territoire algérois. *Source :* élaboré par les auteurs en basant sur ALGER METROPOLE, Région, Ville, Quartier, EPAU et SIAAL, 2000 et les travaux des étudiants de 5^e année encadré par Mr OUAGUENI.

⁴⁹G.CANIGGIA et G.L.MAFFEI, *Composition Architecturale et Typologie de Bâti*, traduit de l'Italien par Pierre LAROCHELLE, p144.

3.2 LA LECTURE DE L'ORGANISME URBAIN :

La lecture de la ville d'Alger est axée sur le moment de croissance et de dédoublement correspondant à la période de l'occupation française. Ce dédoublement s'est fait souvent selon la morphologie de la ville et à chaque phase de dédoublement la ville renvoyait sa structure et ses composantes.

La configuration actuelle de la ville n'est que le résultat du dédoublement du module initial qui constitue l'organisme urbain de la Casbah.

- Première phase : Formation de la ville intra-muros

La préexistence d'une structure anthropique a favorisé la conquête de la Casbah depuis le haut (El Biar) à partir d'un parcours de contre crête locale (actuel RN41). Ce dernier a porté l'édification du noyau proto-urbain d'Alger qui est la casbah.⁵⁰

Ce parcours atteint le sommet de la citadelle pour se subdiviser en deux parcours longeant deux cours d'eaux (actuel sidi Driss et Rabah Riyah) qui seront en même temps les deux parcours matrices générateurs de l'édification.

La ville se développe en suivant ces crêtes secondaires vers le bas promontoire tout en suivant les parcours structurant le territoire, par un dédoublement vers la basse Casbah, et par la création d'une centralité linéaire (le parcours Bab el Oued - BabAzzoun), et d'une centralité ponctuelle (Souk el K'bir), elle se densifie et forme un autre tissu organique⁵¹.



Fig 08 :Caractère organique du tissu de la Casbah. Les grands axes porteurs d'édification de la Casbah. Etat actuelle du centre historique.
Source : Alger à l'époque ottomane, la médina et la maison traditionnelle, S.MISSOUM, INAS Edition, 2003.

⁵⁰ Mémoire de 5^e année, présenté par : demoiselles HADJI, encadré par Mr. Y. OUAGUENI, Soutenu en 2013.

⁵¹ J.J. Deluz, Pierre Mardaga, *URBANISME ET ARCHITECTURE D'ALGER*, Aperçu Critique, éditeur et OPU, 1988 Alger.

- **Deuxième phase : Dédoublement de la ville extra-muros**

1ère Couronne : 1er dédoublement : délimité par les deux cours d'eaux (Actuel Rue Haddad Arezki et Rue Ali Mellah). La croissance de la ville était orientée vers l'est et interrompue par la morphologie du site côté ouest.

Le dédoublement s'est fait suivant le parcours périphérique à l'Est (ancienne Rue Gambetta et actuel Rue OuridaMeddad) devenu parcours centralisant transversal, le quartier d'Isly qui se développe le long d'un parcours centralisant longitudinal (le parcours portant d'Isly actuel Rue Larbi Ben M'hidi) constituant une polarité, dans l'autre extrémité qui était la périphérie s'est constitué un anti-pôle avec l'implantation du Fort de BabAzzoun, la nouvelle extension avait comme nodalité la place Emir Abdelkader.

D'autres quartiers se sont édifiés le long des deux parcours portant d'Isly (vers Mustapha supérieur) et de Constantine (vers Mustapha inférieur). Ce dernier a donné naissance au quartier Agha et au quartier Mustapha inférieur, marqué par de grands équipements constituant des polarités. –voir fig 10-

2ème Couronne: 2ème dédoublement:

Un autre dédoublement s'est fait suivant le parcours périphérique transversal de la Rue Ali Mellah devenu parcours centralisant transversal.

Le parcours portant partant de la Casbah et menant vers Constantine se subdivisé en deux parcours portants : Rue de Constantine (actuel Rue de Tripoli) et Rue des Lyon (actuel Rue de Belouizdad). Ces parcours porteurs et en même temps centralisants ont porté l'édification du quartier côté nord et sud du Champs de Manoeuvres et du quartier du Hamma à l'ouest du Jardin d'Essai. Le Champs de Manoeuvres (antipôle) a été rattrapé par ce second dédoublement de la ville (l'édification du nouveau quartier aux alentours). –voir fig 11-

3ème Couronne: 3ème dédoublement:

Le quartier d'Hussein-Dey a connu des dédoubléments successifs côté Est et Ouest, La caserne implantée sur le parcours portant et centralisant longitudinal de Constantine constituait une polarité autour de laquelle s'est édifié un nouveau quartier, ayant pour anti-polarité l'HopitalParnet et la caserne Lemercier.

Le parcours Mohamed Belouizded (parcours mère du site) reliant le marché de BabAzzoun à celui du vieux Kouba, franchis le cours de Oued Knisspar un Gué.

Les deux pôles furent relié par le parcours périphérique transversal Rue des Fusillés devenu parcours centralisant. –voir fig 12-

3ème phase : Conurbation des quartiers:

Cette phase se caractérisait par le développement des quartiers à travers la conurbation de quartiers déjà formés, ceci a permis en même temps le renforcement des parcours centralisant les plus importants par l'implantation de bâti spécialisé nodale-polaire:

*Les deux quartiers de Mustapha et d'Isly ont fini par se joindre au niveau du parcours périphérique "Bd La Ferrière" (actuel Bd Khmesti) devenu parcours centralisant.

*Les deux quartiers du Hamma (côté Ouest du Jardin d'Essai) et du Champs de Manoeuvre se sont joint pour donner naissance au quartier de Belcourt.

*Les quartiers du Hamma (coté Est du Jardin d'Essai) et de Hussein-Dey ont aussi connu une expansion qui a permis la création du quartier du Ruisseau.

Au côté de cela, on a assisté pour cette phase, à une opération de "soudure" entre les quartiers formés au Nord, et ceux formés au Sud du versant, à travers un retour vers les hauteurs par les parcours déjà existants.

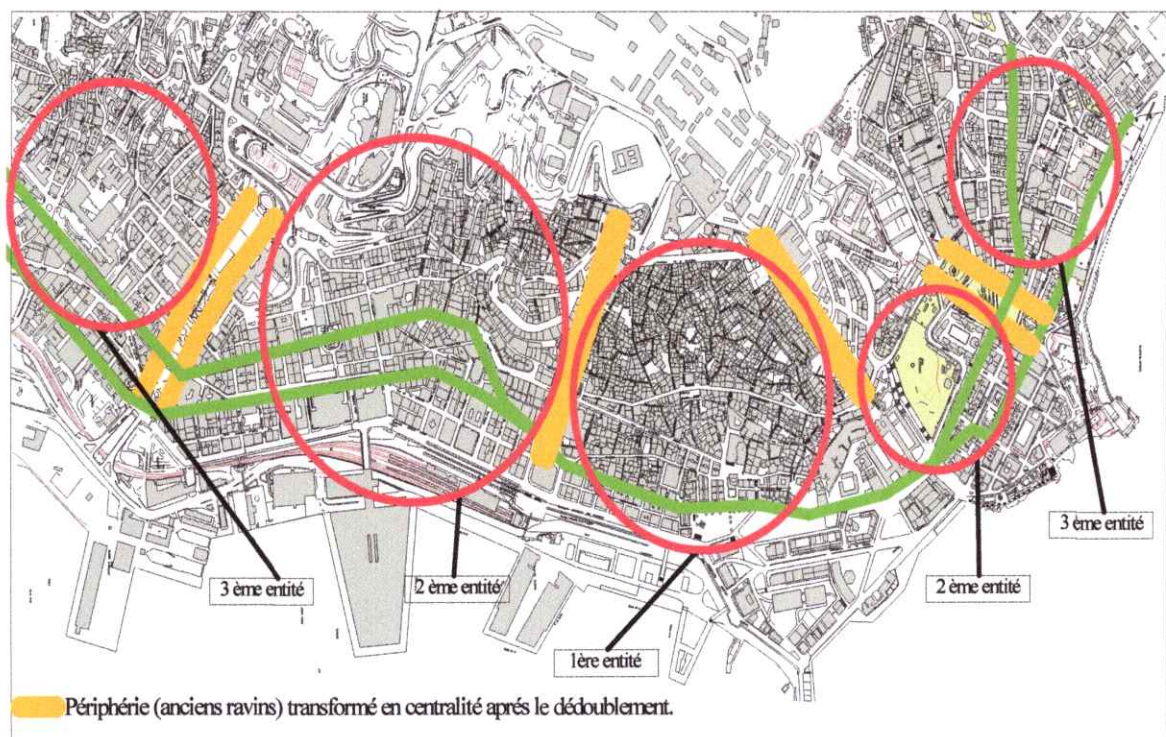


Fig 9 : Synthèse de dédoublement de la ville d'Alger.
Source : élaboré par les auteurs en basant sur des mémoires de 5^e année encadrés par Mr OUAGUENI

Le premier dédoublement

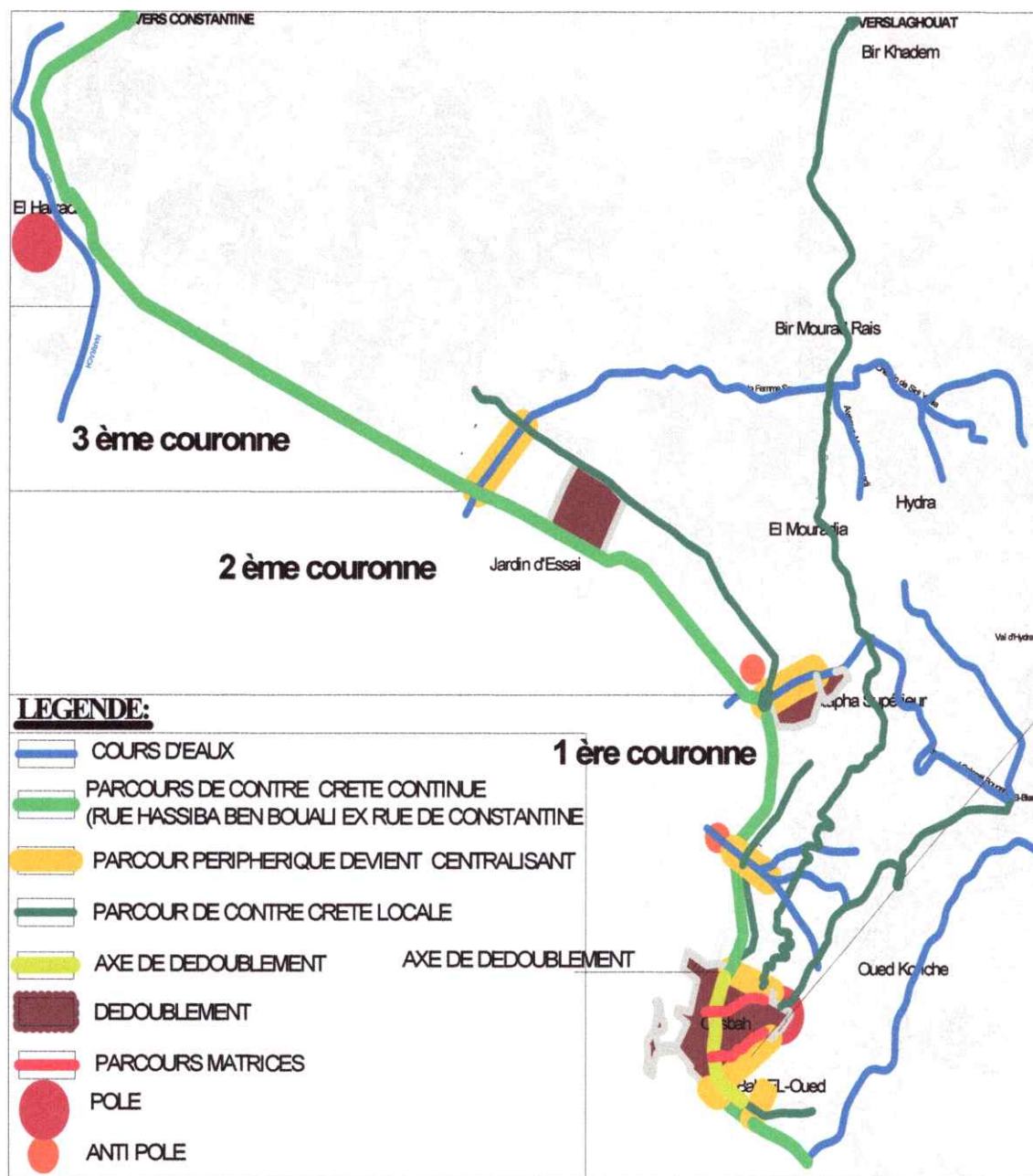


Fig 10 : le premier dédoublement de la ville d'Alger.
Source : élaboré par les auteurs en basant sur des mémoires de 5^e année encadrés par Mr OUAGUENI

Le deuxième dédoublement

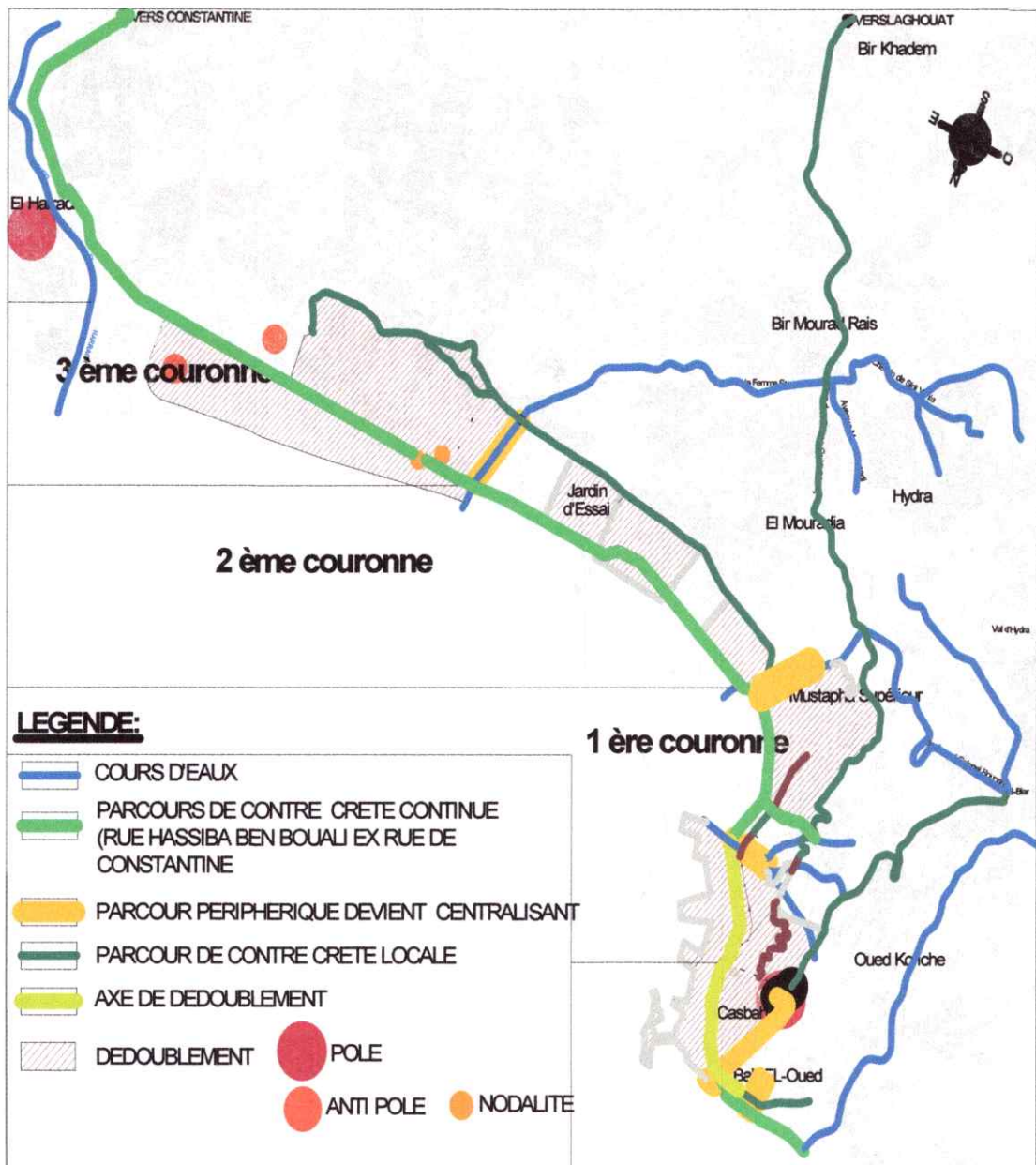


Fig 11 : le deuxième dédoublement de la ville d'Alger.
Source : élaboré par les auteurs en basant sur des mémoires de 5^e année encadrés par Mr OUAGUENI

Le troisième dédoublement

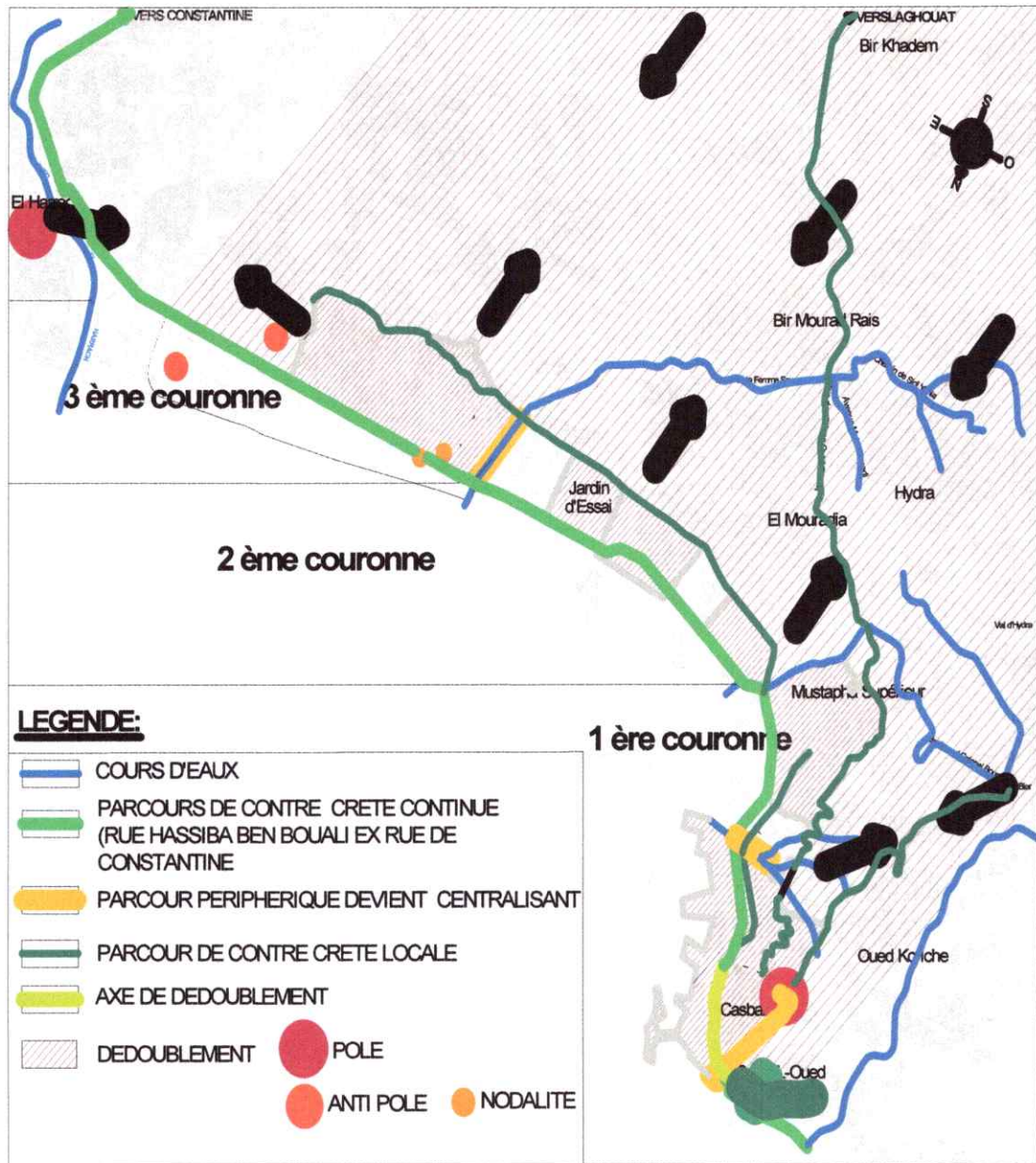


Fig 12 : le troisième de dédoublement de la ville d'Alger.
Source : élaboré par les auteurs en basant sur des mémoires de 5^e année encadrés par Mr OUAGUENI

3.3 LA LECTURE DU TISSU URBAIN (L'AGREGATION) :

Pour faire la lecture du tissu urbain ou encore l'agrégat on doit tout d'abord retrouver le parcours matrice et le parcours portant l'édification (le parcours structurant), ensuite les parcours d'implantation et les parcours de liaison, car ces ceux-là qui nous aideront à définir les nodalités de la ville et aussi à comprendre le comportement de l'édifice avec chacun de ces parcours.

La ville d'Alger a connu plusieurs transformations et extensions, ce qui a généré un tissu varié d'une époque à une autre. Pour cette raison, nous allons en faire la lecture morphologique par phase.

3.3.1 La ville à l'intérieur de la muraille :

Le tissu dans cette phase est de nature organique, il a connu une densification à l'époque Ottomane et puis une restructuration à l'époque de la colonisation. Il suit les parcours existants. Le pôle BabAzoun est plus important que le pôle Bab el Oued. Il y a nécessité de relier les deux pôles

Hiérarchie des parcours dans la casbah d'Alger :

- Parcours matrice : les parcours matrice sont la rue "Sidi Driss" et "Zanquat Bab Djdid", ils correspondent à la première étape d'établissement anthropique.
- Parcours d'implantation : ce sont ceux qui viennent s'implanter perpendiculairement sur le parcours matrice.
- Parcours de liaison : ou parcours de raccordement, ce sont ceux qui relient les parcours d'implantation.
- Parcours de restructuration : à l'arrivée des colonisateurs le fonctionnement de la ville a changé, et il y a eu un déplacement de polarités, des parcours de restructuration ont donc été taillés sur le tissu initial ; rue de Chartres, rue de La Lyre et en dernier lieu la rue Randon, cependant nous n'avons pas relevé des parcours de restructuration antérieur à 1830 ; ceci peut être expliqué par le fait que la centralité se trouvait à cette époque le long de l'axe "Bab el Oued- BabAzzoune" (centralité linéaire) et à l'emplacement de la place des martyres ; l'axe est la place étant déjà reliés il n'y avait pas de nécessité d'effectuer de percements. –voir fig 13 et 14-

Dans le tissu de la Casbah, on ne peut pas catégoriser les îlots, mais on remarque la répétition de deux modes d'agrégation:

- Agrégation dos à dos, à deux rangées.
- Agrégation avec impasse, à 3 rangées ou plus.

3.3.2 La ville dans la deuxième muraille :

Après la démolition de l'enceinte (1841) le développement de la ville s'est fait essentiellement vers le sud, pour la raison que le parcours qui menait vers Constantine était très important, en plus de l'emplacement stratégique et facilité d'implantation (morphologie du terrain) ; une deuxième muraille fut construite.

Une nouvelle agrégation se forme d'une aire culturelle différente, le type d'agrégat et le type de bâti changent par rapport à l'ancienne ville.

- Parcours matrice : dans cette partie le parcours préexistant est celui de la RUE DE CONSTANTINE, on remarque la planification d'un nouveau parcours portant l'édification la rue d'ISLY (actuelle LARBI BEN M'HIDI). -voir fig 15-
- Parcours d'implantation : le tracé des parcours d'implantation est planifié, mais les bandes de pertinences de ces derniers ne sont construit qu'après que la bande de pertinence du parcours structurant, sauf dans des conditions où la fonction l'oblige.
- Parcours de liaison : se sont aussi planifiés, l'édification sur ces derniers était en dernier lieu.

3.3.3 La ville en dehors de la muraille :

- Parcours structurant (portant l'édification) : La rue Larbi Ben Mhidi et sa continuité vers la rue Didouche Mourad, parcours préexistant, parcours portant l'édification d'Alger centre vers le Sud-ouest. De même la rue Hassiba Ben Bouali, ex rue de Constantine, est le parcours territorial préexistant, portant l'édification vers le Sud.
- Parcours d'implantation : les parcours perpendiculaires au parcours structurant, tels que la rue Berlioz, la rue du 19 Mai ...etc.
- Parcours de liaison : ce sont des parcours qui relient les parcours d'implantation, tels que la rue E.Zola...etc.

La formation des ilots est basée sur les parcours. Ces derniers suivent les cours d'eau. -voir fig15 (C-D) et fig16-

Synthèse :

Le tissu urbain se change à travers le temps, en assurant une continuité dans le développement du processus typologique, sauf dans le cas où la rencontre s'effectue entre deux aires culturelles différentes.

Les français ont bloqué l'évolution naturelle de la ville, et ils ont ramené une autre typologie pour l'appliquer sur une aire culturelle complètement différente. Ce qui a mené à la production d'un tissu varié, avec un nouveau type d'agrégat

La hiérarchie des parcours dans la Casbah d'Alger.

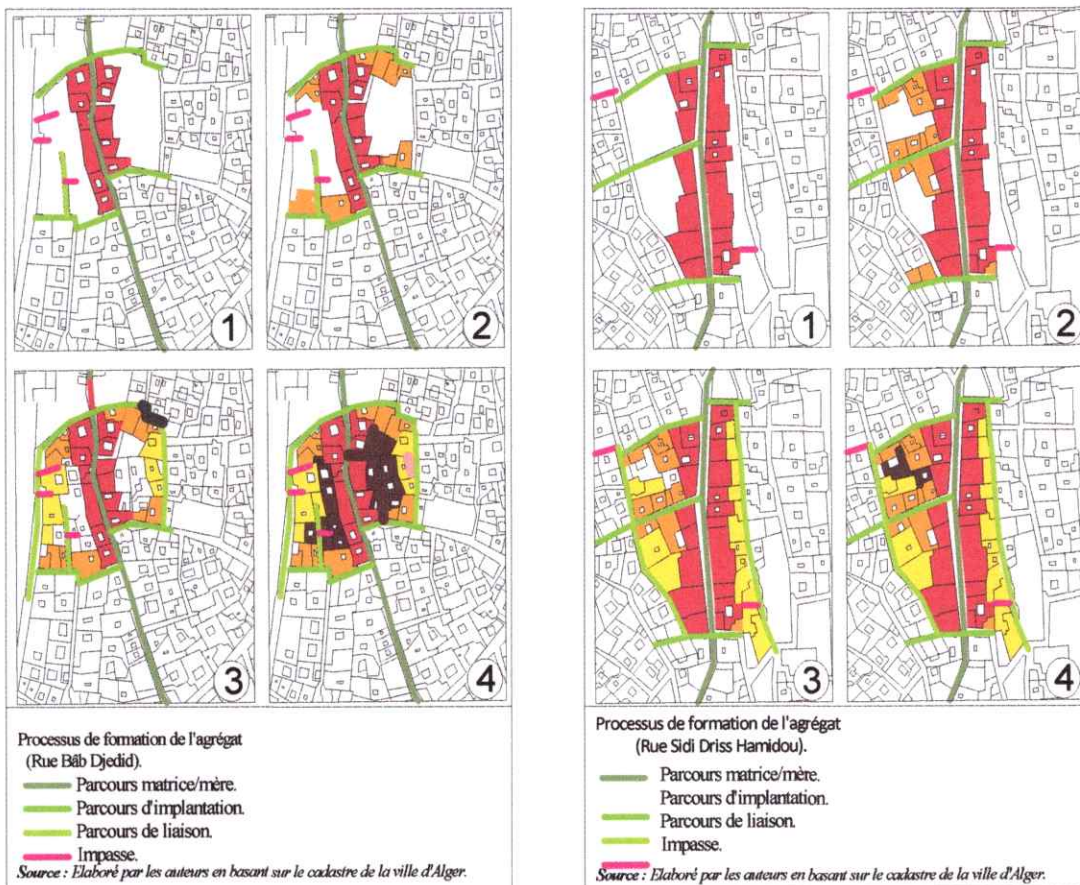
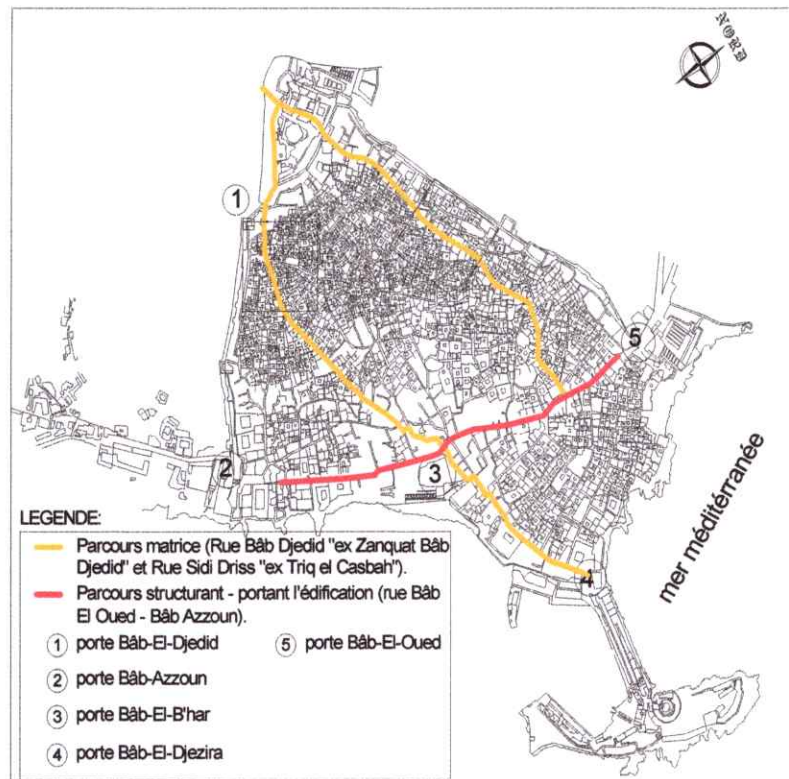


Fig 13 : La hiérarchie des parcours dans la Casbah d'Alger.

Source : élaboré par les auteurs en basant sur : mémoire de 5^e année, demoiselle HADJI encadrés par Mr OUAGUENI, soutenu en 2013.

Typologie de parcours de nos jours

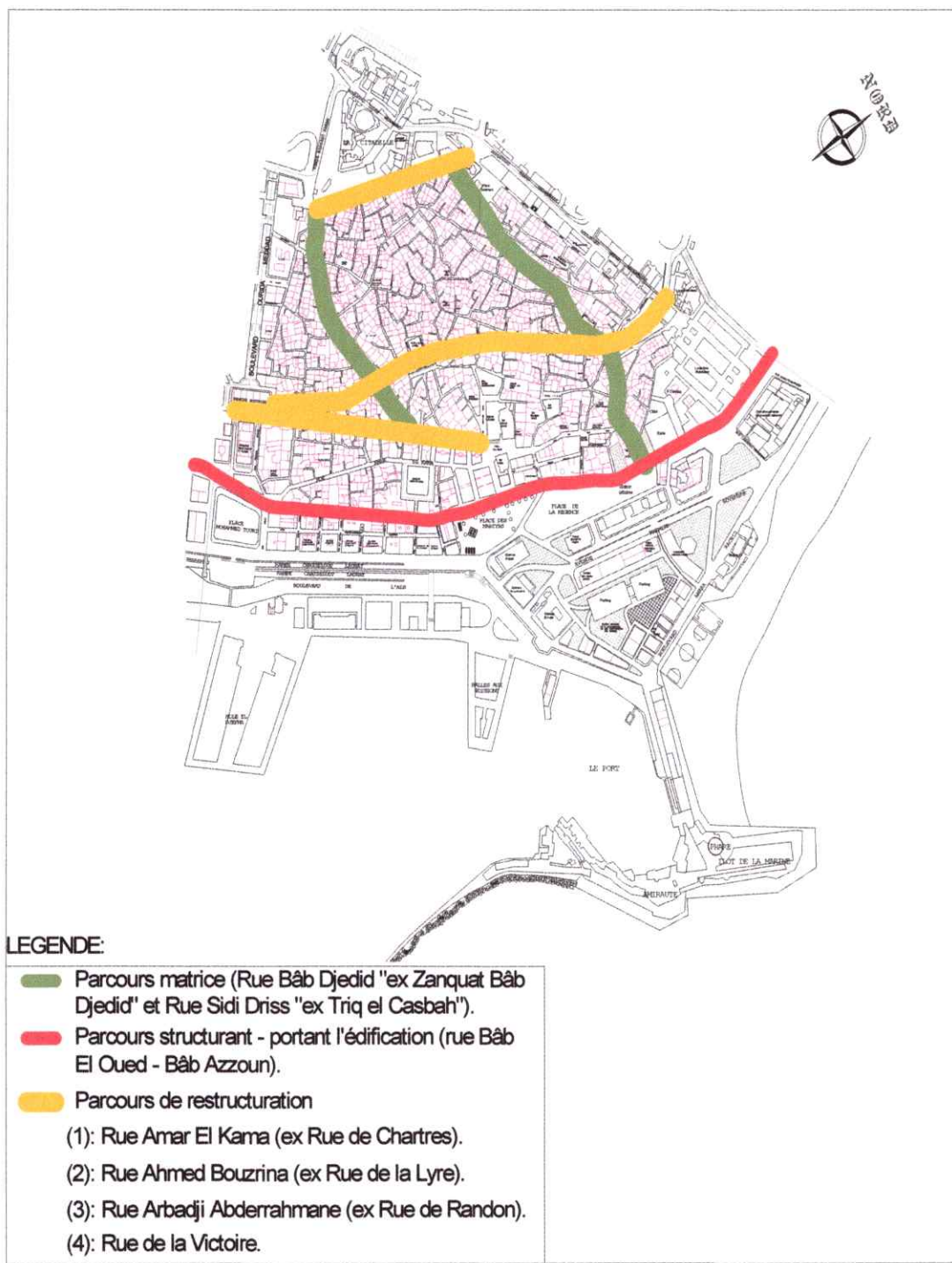


Fig 14 : Typologie de parcours de nos jours.

Source : élaboré par les auteurs en basant sur : mémoire de 5^e année, demoiselle HADJI encadrés par Mr OUAGUENI, soutenu en 2013.

Processus de formation de l'agrégat (cartier Isly)

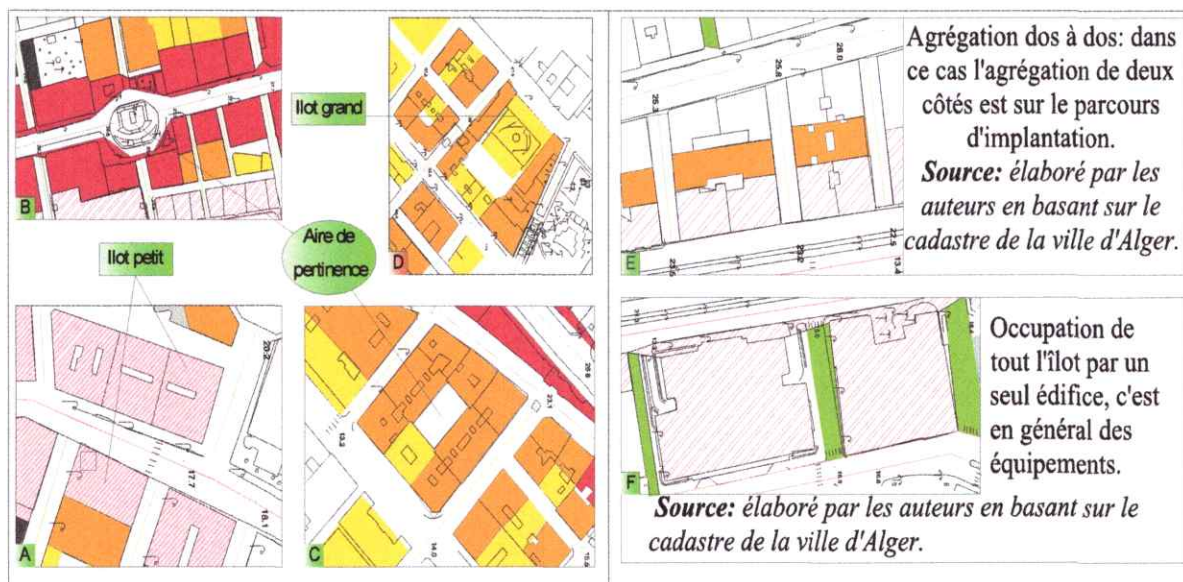
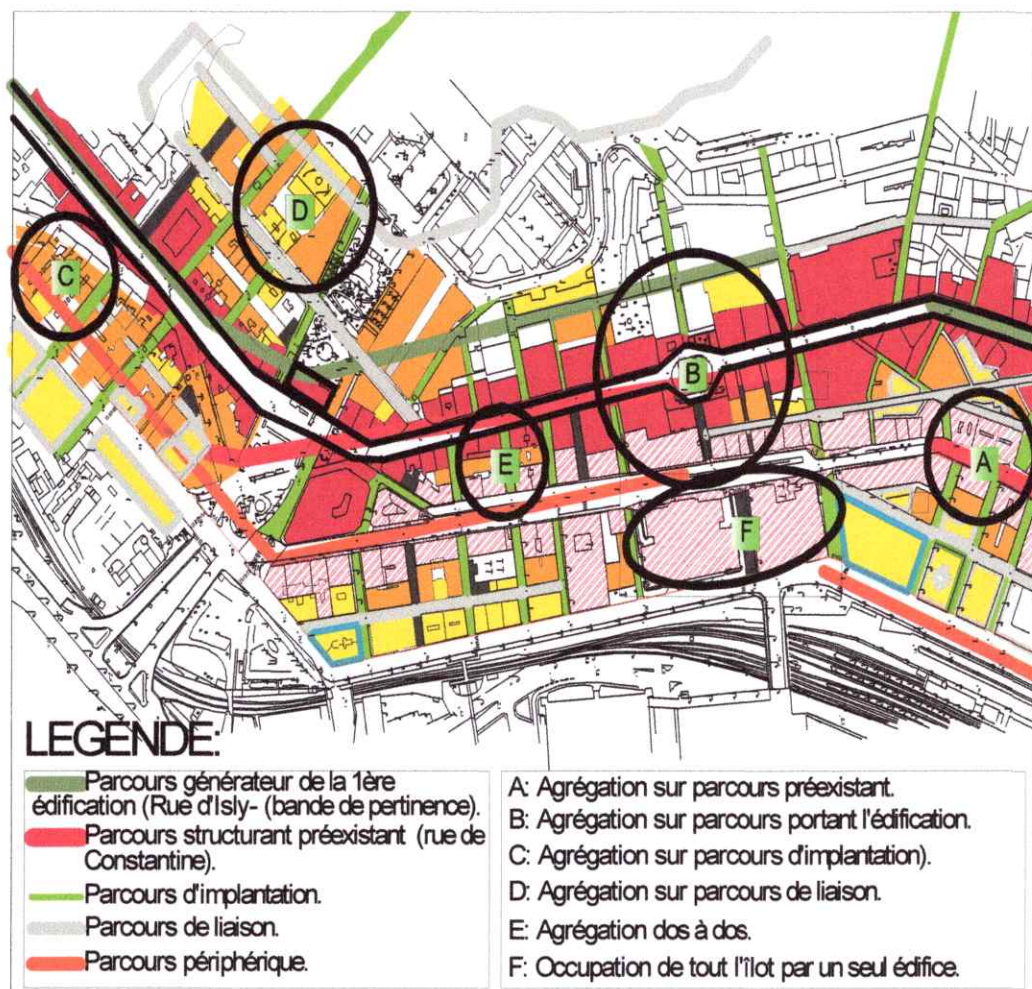


Fig 15 : Typologie de parcours de nos jours.

Source : élaboré par les auteurs en basant sur : mémoire de 5^e année, demoiselle HADJI encadrés par Mr OUAGUENI, soutenu en 2013.

Destruction de la muraille, et formation des parcours qui suivent les cours d'eau.

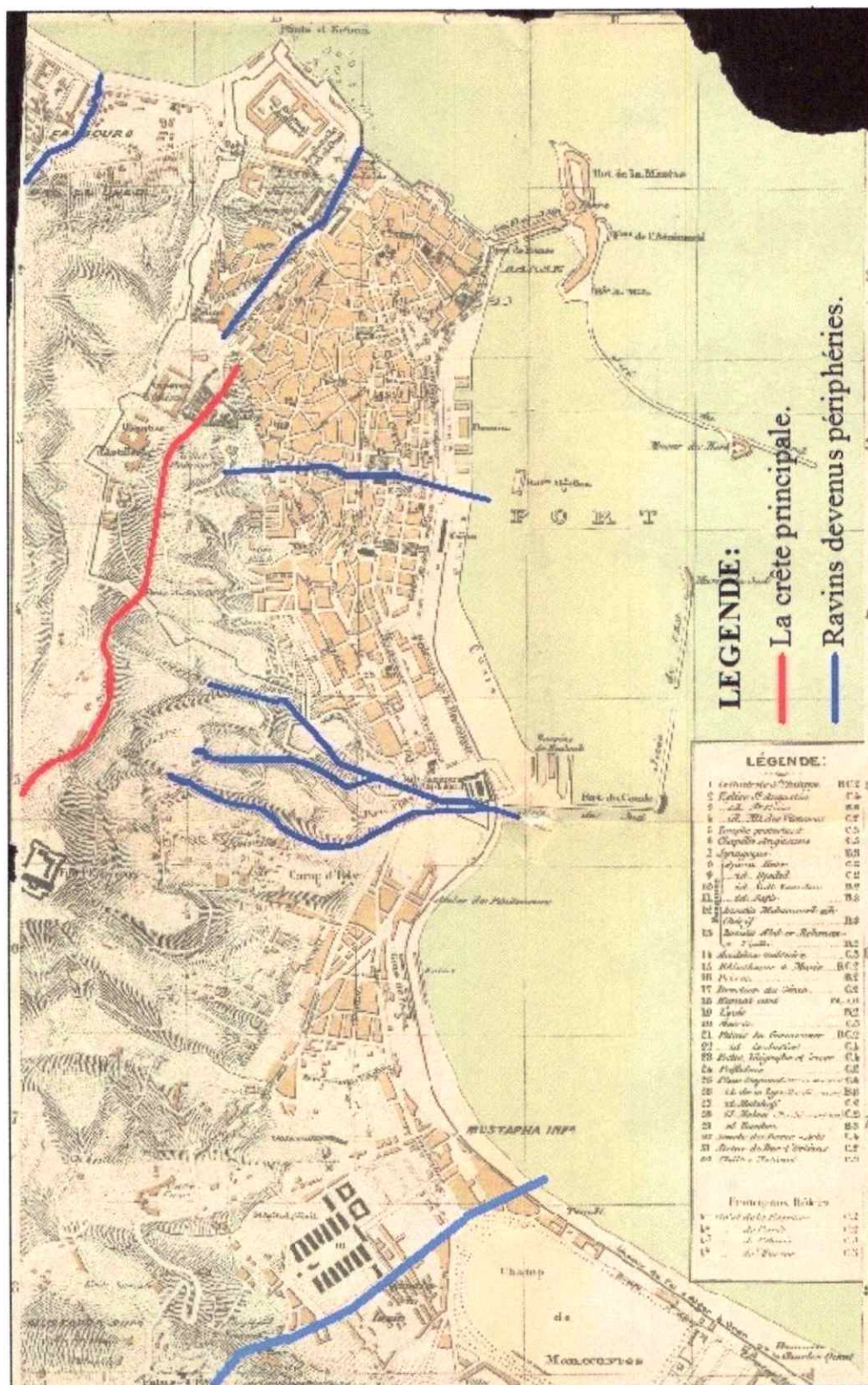


Fig 16 : Destruction de la muraille, et formation des parcours qui suivent les cours d'eau.

Source : Cadastre d'Alger

Synthèse de l'évolution de la ville d'Alger.

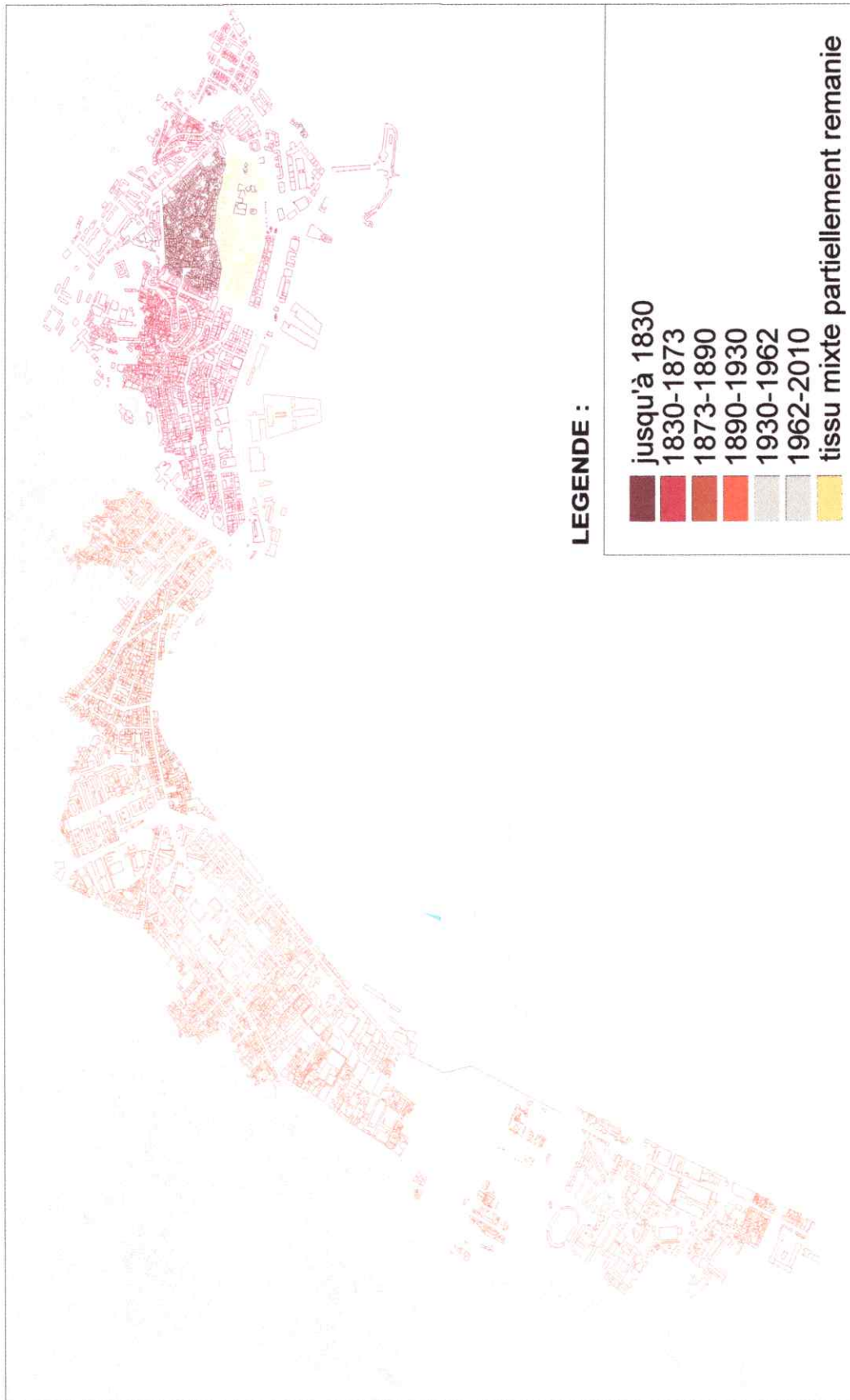


Fig 17 : Synthèse de l'évolution de la ville d'Alger.

Source : élaboré par les auteurs en basant sur le cadastre d'Alger

3.4 LA LECTURE DU TYPE BATI :

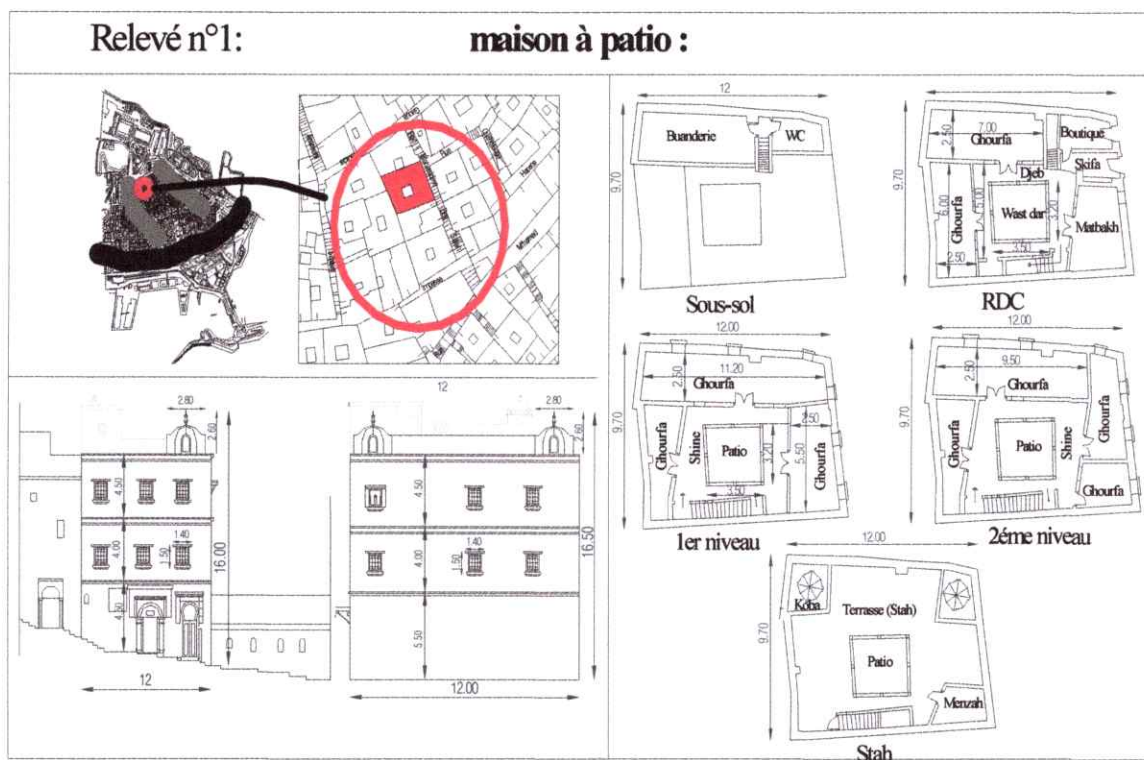
La lecture des relevés recueillis et effectués dans cette étude nous a permis d'observer un certain nombre de points caractéristique du type de bâti de la ville d'Alger.

La lecture du type bâti Algérois concernera en particulier les périodes en relation avec notre site d'intervention, El-Hamma. Ce dernier est un produit édifié entre la fin du 19ème siècle et début du 20ème siècle. Pour cela notre analyse typologique comprendra l'aire de la Casbah, l'aire coloniale et l'aire poste coloniale.

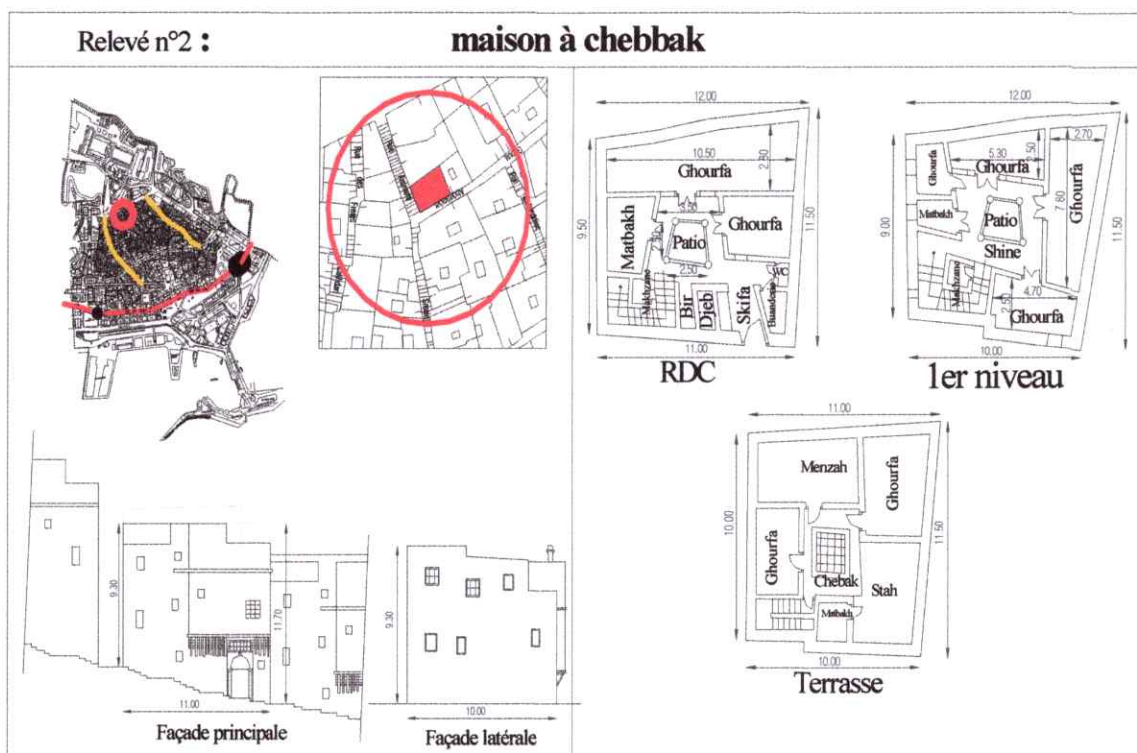
3.4.1 La période pré-coloniale :

Situé dans la partie haute de la Casbah, le Djebel, ce tissu intègre l'essentiel des maisons à caractère traditionnel, présente trois types essentiels :

3.4.1.1 La maison à portique est l'une des plus grandes maisons de la Casbah. Son patio est le plus spacieux, les murs sont droits par rapport aux autres types de maisons.

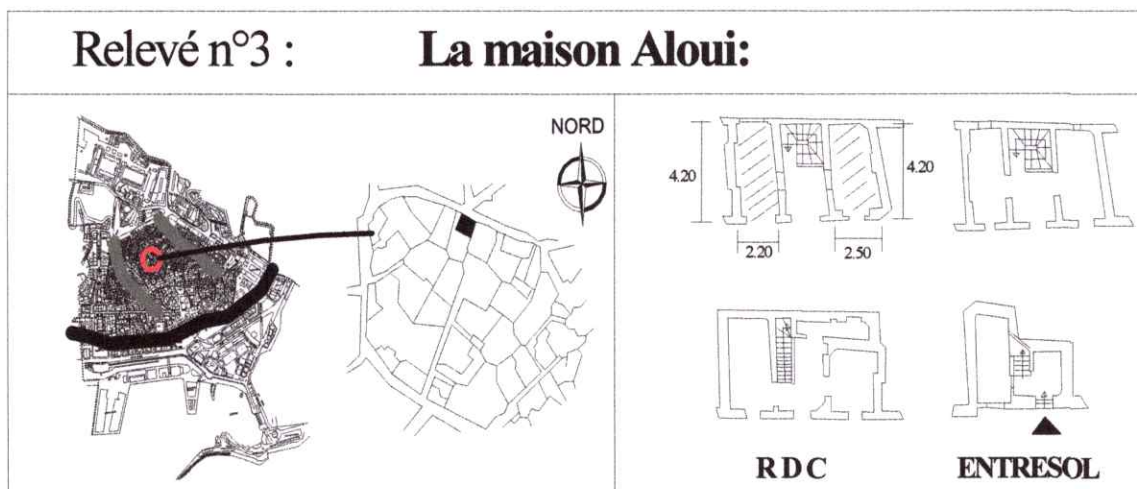


3.4.1.2 Maison à chebbak : c'est une maison de petite dimension répartie sur 2 niveaux e une terrasse. Elle s'organise autour d'un wast dar couvert qui prend air et lumière par "chebbak".



3.4.1.3 Maison aloui : c'est une maison sans wast dar, s'organisant en hauteur.

Elle occupe une parcelle exiguë située en angle d'îlot ou devant une rue pour permettre une ouverture des fenêtres devant un espace libre.

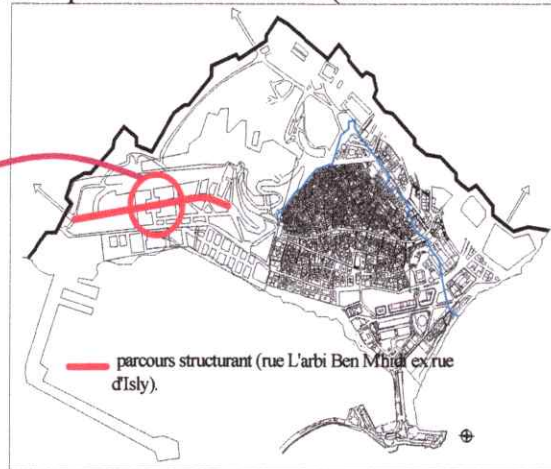
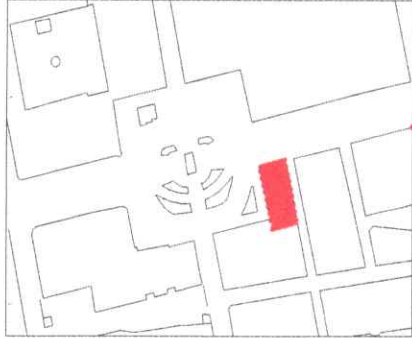


Synthèse :

- Nous avons remarqué une modularité qui se répète dans le module constructif de ces trois types, c'est le module de 2.5 à 3 m x 5 à 6 m.
- Les hauteurs varient de R+1 à R+4. Ce sont des édifices monofamiliaux, organisés dans un tissu organique.

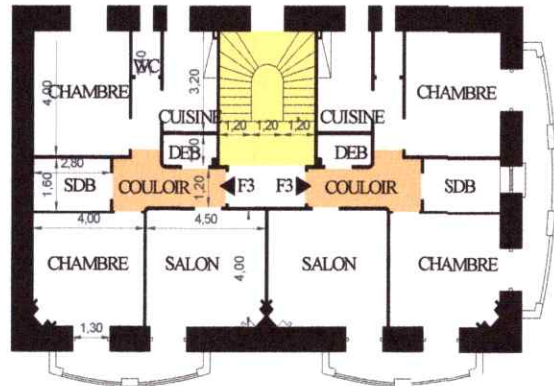
3.4.2 L'époque du 19^{ème} siècle :

- Situation : notre immeuble se situe sur le parcours structurant (rue L'arbi Ben M'hidi ex rue d'Isly).



- Organisation spatiale : Organisation sous forme de U autour d'un espace de circulation verticale.

Deux F3 en forme de L sont accolées les unes aux autres. La cage d'escaliers se trouve à l'intérieur et éclairée d'un puits de lumière.



- Analyse de façade : La façade est divisée en 3 parties:

* **Le soubassement** : structuré par des grandes ouvertures, destinées pour l'activité commerciale.

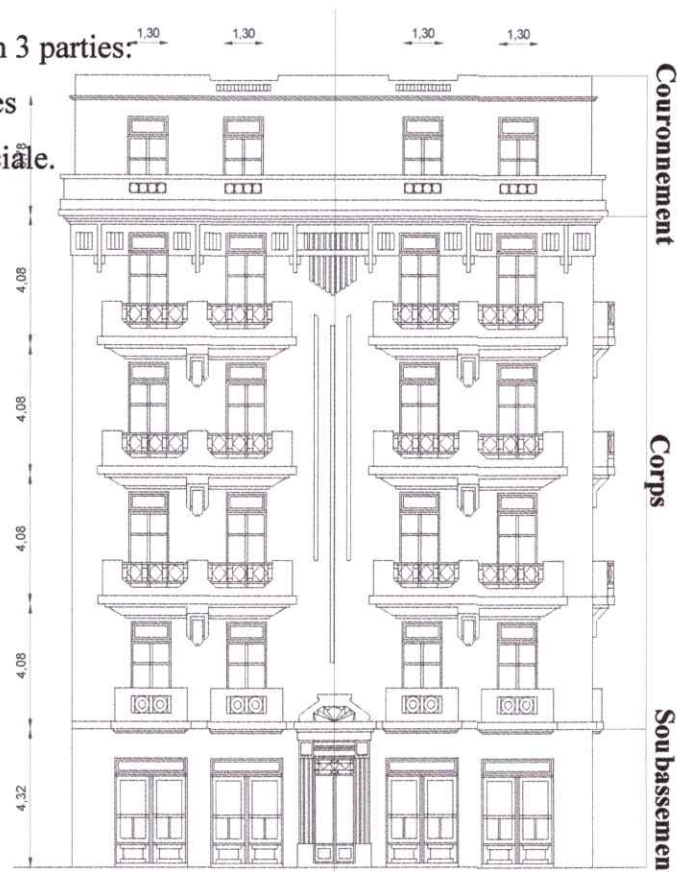
* **Le corps** : composition structurée par un élément central, balcon filant.

* **Le couronnement** : un traitement de balcon filant en longueur.

Rythme vertical : a un rôle structurant des unités du bâti et du rythme de la trame parcellaire sur la rue.

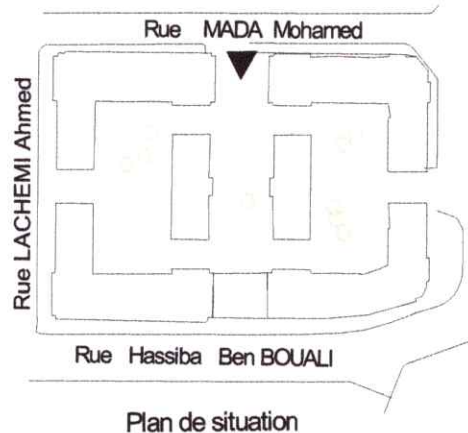
Ce rythme est exprimé surtout par les fenêtres verticales.

Rythme horizontal : ce rythme est exprimé par les balcons sur toute la hauteur.

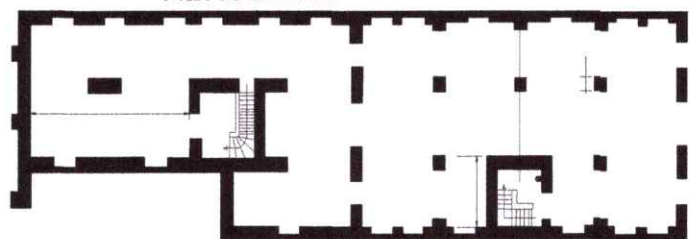


3.4.3 L'époque du 20^{ème} siècle : Analyse d'exemple: la maison en ligne (HBM)

- Situation : notre immeuble se situe sur le parcours structurant (rue Hassiba Ben Bouali ex rue de Constantine).

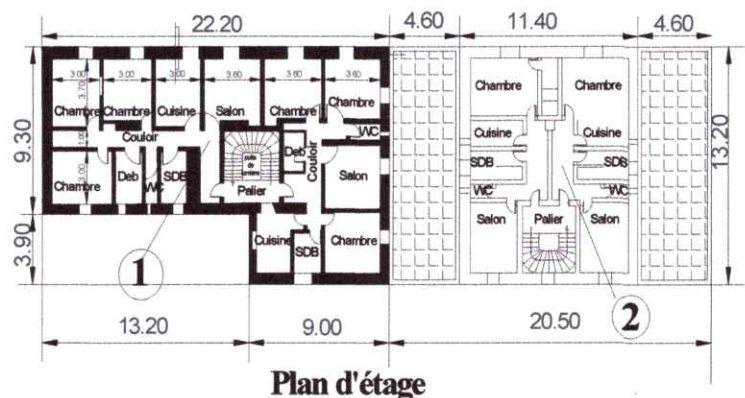


- Organisation spatiale : Organisation en L autour d'un espace de circulation horizontale et verticale.



- Organisation en U autour d'un espace de circulation horizontal e et verticale.

Les cages d'escaliers sont à l'intérieur, desservant à des logements identiques, elles sont éclairées par un puits de lumière.



- Analyse de la façade : toute les façades sont importantes et subissent le même traitement.

La façade est composée de :

- Verticalement : La symétrie.
 - Horizontalement :
- * **Le soubassement:** Les RDC sont investis par des activités commerciales (côté rue), le coté intérieur étant privé pour les habitants.
- * **Le corps** : appartements.
- * **Le couronnement.**

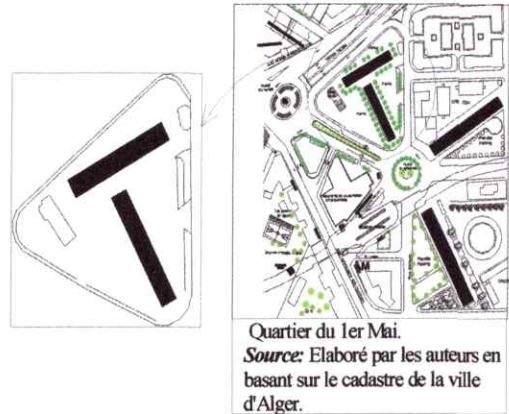
Présence d'un alignement et d'une rythmicité des façades tout au long des rues.

Gabarit : R+4 et R+5

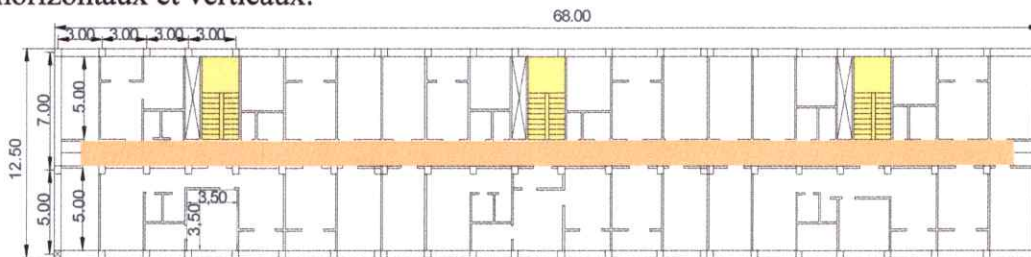


3.4.4 Les grands ensembles :

Suite à la crise du logement après la 2^{ème} guerre, il apparaît un nouveau type de logements; les HLM, cette forme d'habitat social a été réalisée en périphérie (dans les années 50). Ce type des barres (HLM) se situe sur le quartier du 1er Mai.



- Organisation spatiale : Disposition des cellules autour des espaces de circulation horizontaux et verticaux.



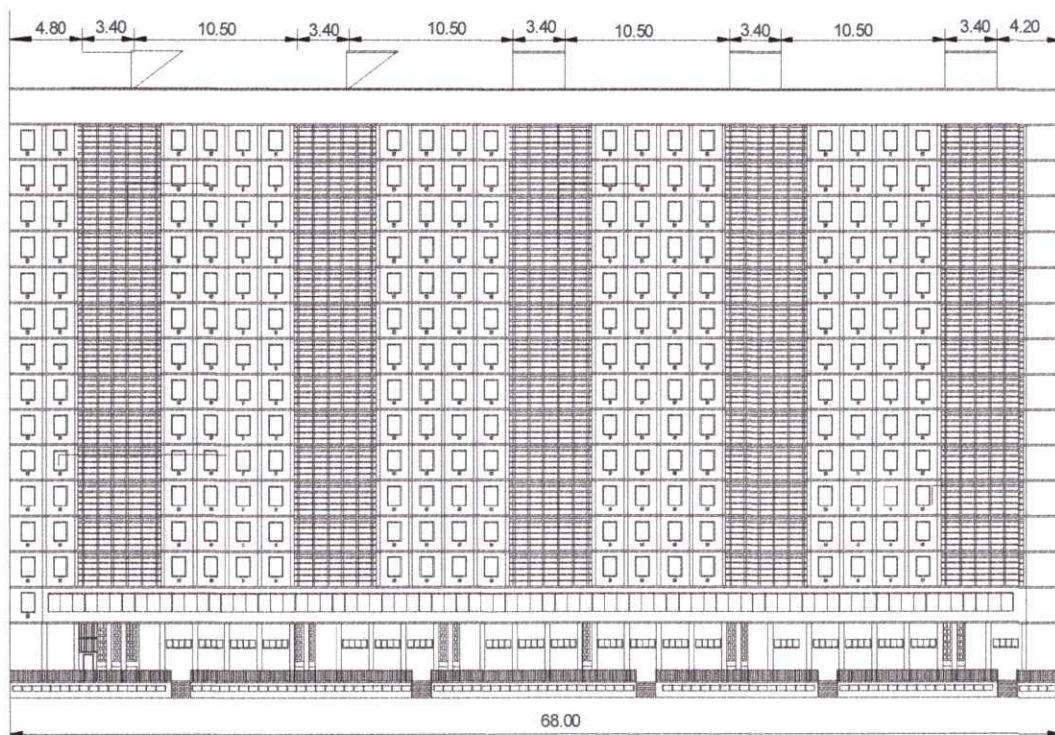
 Espace de circulation verticale.  Espace de circulation horizontale.

- Analyse de façade :

Des ouvertures simples de formes rectangulaires sur la rue.

La façade est divisée en : soubassement, corps et couronnement.

Façade symétrique de R+13 et avec un rythme horizontal et vertical, de style moderne.



Synthèse.

La lecture des relevés recueillis et effectués dans cette étude nous a permis d'observer un certain nombre de points caractéristique du type de bâti de la ville d'Alger

1. Période pré-coloniale :

La Casbah, présente trois types essentiels de bâti : maison à Patio, à Chebbak et à Aloui. Nous avons remarqué une modularité qui se répète dans le module constructif de ces trois types, c'est le module de 2.5 à 3 m x 5 à 6 m, avec une hauteur varie entre R+1-R+4. Ce sont des édifices, organisés dans un tissu organique.

2. Période coloniale :

L'extension extramuros de la ville d'Alger, se caractérise par l'importation d'un type diatopique.

- C'est la maison en ligne : c'est des immeubles à usage d'habitation allant de trois à cinq étages avec un RDC commercial en double hauteur avec arcades et avec des façades aveugles à cause de la mitoyenneté des autre constructions. Le système constructif est des murs porteurs d'épaisseur de 60 cm avec un module de 4 à 5 m x 5 à 6 m.

Entre 1930 et 1950, il apparait un autre type de logement (HLM et HBM), avec un module de base de 3 à 4 m x 3 à 5 m.

On remarquer que le module de base de la maison de la Casbah est approximativement égal à la moitié du module de base de la maison en ligne de l'époque coloniale.

D'après l'analyse du type bâti, on ne déduit que le module de base de la ville d'Alger est de 5 x 6 m.

Conclusion :

La ville d'Alger est née grâce à sa situation qui a privilégié son implantation, sa croissance s'est matérialisée dans des opérations de dédoublement, commençant par sa première implantation dans le territoire venant de la crête principale arrivant vers le haut promontoire où elle se ramifie en deux crêtes secondaires ce qui nous donne le noyau proto urbain (la Casbah). Elle se dédouble suivant les parcours structurants qui relient les pôles. Et à chaque phase de dédoublement ce qui était périphérique devient centre.

Les coupures entre les dédoublements provenaient des oueds existant auparavant et leur jonction va se faire par la création de boulevards à chaque fois qu'il y a un oued. Et dans chaque phase de dédoublement le tissu de la ville est différents et ainsi que le type bâti, cette différenciation due à son emplacement dans la ville (situation à côté d'un parcours important, ou proche d'une nodalité ou d'une antinodalité, ou sur un terrain accidenté ou plat).

Enfin, chacune de ces quatre échelles va avoir une typologie qui va subir des transformations dans le temps et dans l'espace, et chacune de ces échelles est indissociable de l'autre, formant un tout, un système, un organisme.

Pour cela, notre projet va se baser sur ces lectures, et après avoir compris le processus typologique dans chaque échelle, on tentera d'assurer la continuité de ce processus, tout en identifiant les problèmes qui nous mèneront vers la bonne réponse, par la réalisation du projet à l'échelle urbaine et architecturale (territoire, ville, quartier, édifices).

3.5 Cas d'étude :

Notre choix s'est porté sur le quartier d'El-Hamma car son évolution urbaine présente une problématique intéressante à étudier, étant une zone en pleine restructuration, elle présente le phénomène courant d'émergence de nouvelle polarité en périphérie, dû à sa position stratégique sur les deux axes territoriaux structurants de la ville d'Alger :

- Le parcours matrice : l'axe de Laghouat (l'actuel Mohamed Belouizdad).
- Le parcours périphérique : l'axe de Constantine (c'est le prolongement de l'axe territorial actuel rue Hassiba Ben Bouali), ce dernier séparait le Hamma en deux parties : la plaine et le port. ainsi que la polarité du 1^{er} Mai et l'anti-polarité définie par le jardin d'essai.

Ajouter à cela, le port d'Alger se situe dans le cœur de la ville mais sans aucun lien avec elle.

Le site est traversé d'Est en Ouest par une voie ferrée et une voie mécanique toujours en activité, Si celles-ci souvent été considérées dans le processus de planification comme des contraintes importantes.

3.5.1 Naissance de notre cas d'étude :

La naissance de notre choix d'étude qui est le quartier d'El Hamma était conditionné par celle du parcours synthétique et qui correspond à la quatrième phase du processus d'occupation du territoire (avec le parcours synthétique propre), elle est liée au premier noyau élémentaire de la ville d'Alger qui s'est prolongée à travers le parcours : Bâb El oued – Bâb Azzoun. Elle était considérée comme une périphérie à caractère agricole puis industriel.

3.5.2 Présentation du quartier :

Le quartier du Hamma pas loin du centre actuel, occupe une place de choix dans la demi couronne de la baie d'Alger.

Situé au Sud-Est de la ville, il constitue l'essentiel de la plaine côtière entre la place du 1er Mai et Oued El Harrach. Le quartier se situe au Sud-Est d'Alger en contrebas du sanctuaire des martyres, il s'étend à presque 3km de côte, constitué d'une plaine et d'un escarpement, il longe la mer et est surplombé d'un espace végétal qui s'introduit par le biais du jardin d'essai. Un site plat dans son ensemble.

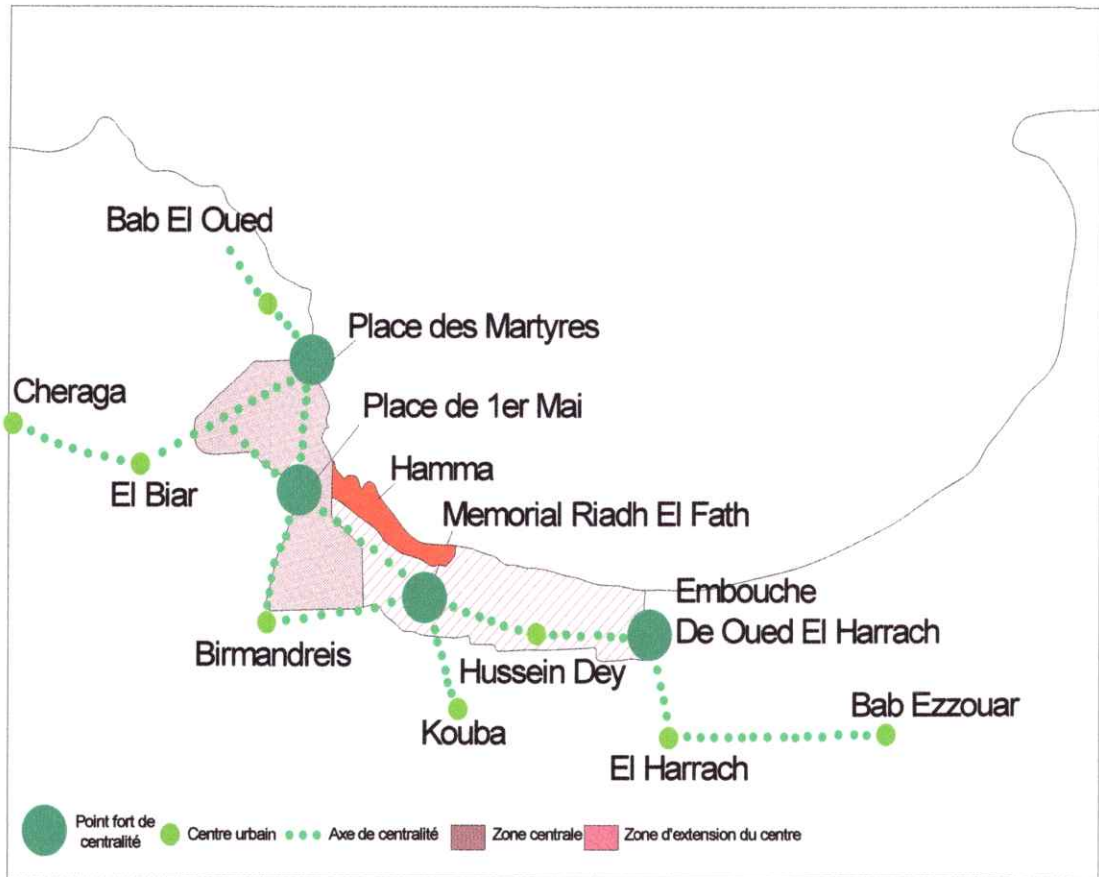


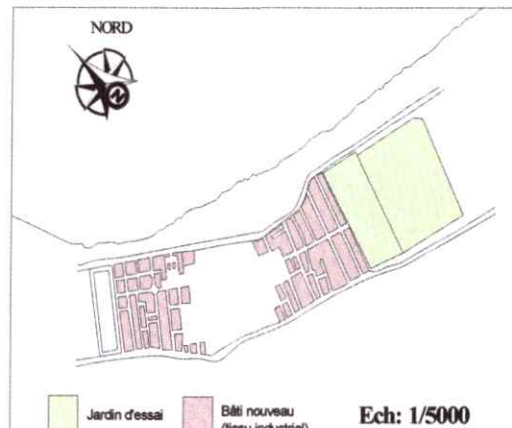
Fig 18 : carte montre la situation du cas d'étude.

3.5.3 Lecture diachronique du Hamma :



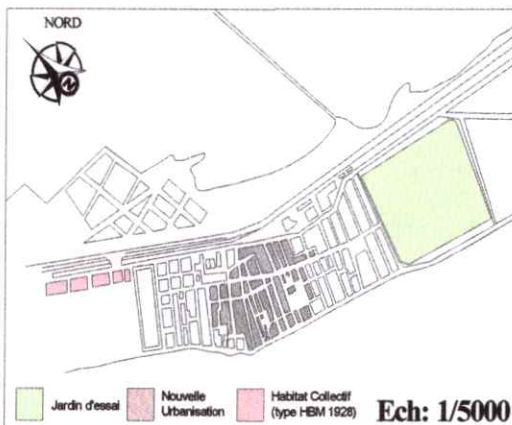
Hamma 1832-1846:

- Le Hamma: banlieue agricole de l'agglomération algéroise
- L'Arsenal: structure militaire implantée en 1846 sur l'emplacement d'une ancienne batterie turque
- Présence d'un camp militaire accompagné d'un champ de manoeuvre



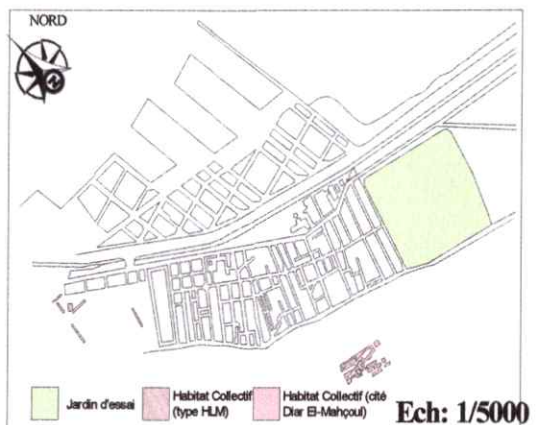
Hamma 1846-1895:

- Affirmation du Hamma en tant que zone à caractère industriel en périphérie d'Alger
- Début d'aménagement du port



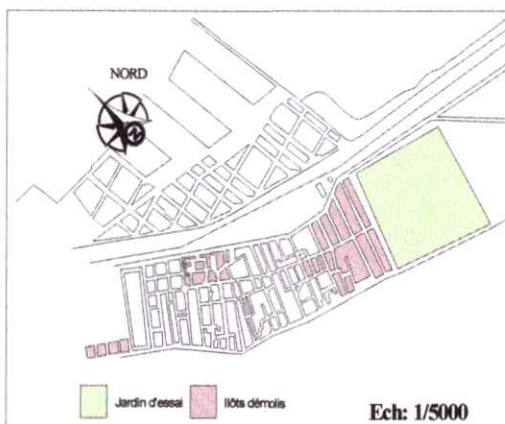
Hamma 1895- 1936:

- Extension de port
- Urbanisation totale du Hamma entre l'Arsenal et le jardin d'essai
- Création d'un groupement de logements sociaux (HEM-1928)



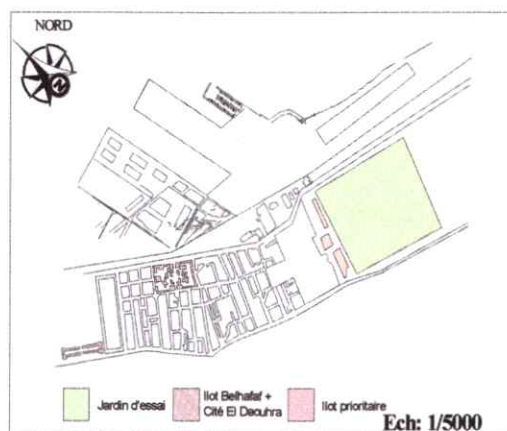
Hamma 1936- 1958:

- Extension définitive du port vers le Hamma
- Construction des grands ensembles:
 - *Habitat collectif (HLM Zehrfuss 1948 au CDM)
 - *Cité Diar El Mahpoul (1954)



Hamma 1958-1985:

- Début de la rénovation du quartier d'El Hamma
- Etablissement d'un plan d'urbanisme par le CNERU dans le but de transformer le Hamma et Hussein-Dey en un centre politico-administratif de la capitale, 2ème pôle du Grand Projet Urbain



Hamma Etat Actuel:

- Nouveaux Tissus résidentiels
- *Cité El Djaouhara *Ilôt Belhaffet (en cours de réalisation)
- Les premières réalisations du projet gouvernemental
- *Hôtel Sofitel *Bibliothèque Nationale

Source: Alger métropole, région - ville- quartier, Edition EPAU SIAA, 2000;

3.5.4 Problématique :

Les villes portuaires souffrent de clivage, perdent leurs relations avec la mer et la valeur de leurs fronts d'eau qui ont constitué une interface figée en contact spatial avec leurs ports, comme c'est le cas à Alger. Donc notre problématique consiste à résoudre ce grand problème du clivage ville/ port.

Comment retisser les liens entre la ville et son port ? Comment rendre ces limites entre cette infrastructure et de son arrière-pays franchissables pour permettre au Algériens de s'approcher de la mer et ne pas rester à la contempler de loin avec curiosité ? Donc comment matérialiser et renforcer la liaison ville/mer ?

3.6 Le projet urbain :

Puis-ce-que la ville d'El-Hamma est inachevé au niveau de sa relation directe avec la mer, c'est-à-dire la partie portuaire, il s'agira de faire relation entre eux parce que cette relation est entrecoupée par un système de circulation mécanique (chemin de fer et l'autoroute). Pour cela, on doit utiliser un outil de référence pour faire le projet. Notre outil de référence sera le type. On l'a fait ressortir après avoir fait la lecture aux différentes échelles de l'établissement anthropique. En prenant en considération des structures viaires existantes comme matrice pour notre proposition.

Notre hypothèse de travail c'est d'assurer la continuité physique entre la ville et le port, et aussi une transformation d'une périphérie vers une centralité.

Ouvrir la ville sur le port est l'un des objectifs majeurs de la ville d'Alger depuis longtemps. Notre projet urbain a concrétisé cette ambition, en retissant progressivement de nouvelles relations entre le centre-ville d'El-Hamma -qui est en pleine restructuration- et le port. Ceci, inscrivant le port, ses quais, son bassin, ses activités dans la vie contemporaine de la ville et ses habitants. Alors on avait profité des idées déjà établies dans les exemples cités au chapitre 2 (Barcelone, Marseille, Dunkerque).

Le projet se décline en deux axes principaux : la restructuration de la ville d'El-Hamma, et le réaménagement du port.

En premier temps la restructuration et l'élargissement de son parcours « AissatIdir – Rochai Boualem » qui était autrefois un parcours périphérique et qui constitue suite au phénomène de dédoublement du quartier un parcours centralisant, Cet axe sera traité en large boulevard jardin avec alignement d'arbres débouchant sur le jardin d'essai, reliant une polarité, celle du 1^{er} Mai, à une anti-polarité, celle du jardin d'essai.

Le port représente une des polarités importantes de la ville aussi bien en termes d'échanges commerciaux et humaines, qu'en termes de villégiature et loisirs. C'est aussi un site de grande valeur historique. C'est pour ça qu'on a proposé la jointure de la ville avec son port par : projet pont et passage souterrain. Mais avant tout on avait restructuré le port en le découpant en plusieurs îlot avec un module de base de 65 × 100 m.

On a proposé des équipements culturels et touristiques (aquarium, centre de biodiversité marine et aquatique (le projet pont et qui va assurer la jointure ville/mer), implantation des équipements de loisirs et de commerce (parc urbain, restaurants, cafétéria, hôtel, centre commercial) requalification d'espaces publics au bord de l'eau (il s'agit des promenades qui offrir aux gens un nouvel espace de vie et de loisirs à travers ce parcours

agrémenté de points de rencontres et d'échanges piétonnes : pistes cyclables et espaces verts,) et le développement des animations au bord de la mer pour révéler, puis confirmé l'attractivité du site portuaire pour devenir un quartier à vivre et une destination touristique, culturelle...Enfin on a proposé d'autres équipements comme la gare maritime, location de voiture et un centre de maintenance des bateaux.

La dynamique portée par le projet urbain a permis de structurer les fonctions de centralité de la ville centre de l'agglomération, d'en renforcer sa compétitivité mais aussi de positionner Alger comme le pôle aval de la métropole en affirmant sa spécificité littorale et maritime.

En somme, toutes les composantes d'un environnement d'un nouveau centre-ville algérois et de nouveaux emplois pour une population toujours croissante.

Sur le plan urbanistique et architectural, il s'agit de concevoir un projet reflet d'une vision concrète pour le développement de la ville, d'où l'intégration des notions essentielles telle le module de base déduit de l'étude typologique de la ville d'Alger.

Enfin, sur le plan paysager, en qui concerne l'espace piétonnier, la création d'espaces verts auront pour vocation de permettre aux algériens de renouer avec les activités en extérieur, le tout, avec vue et accès sur la nouvelle Baie d'Alger.

Parmi les objectifs généraux qui lui seront confiés :

- Créer les conditions d'accueil des grands équipements publics et privés.
- Organiser la reconversion de la partie littorale commune entre la ville et le port.
- Organiser l'aménagement de la façade maritime.
- Faire de l'espace public un lieu favori de la qualité urbaine et de la mixité sociale.
- Assurer le rayonnement touristique et culturel de la ville.
- Participer à forger une nouvelle image, l'invention de nouvelles pratiques culturelles et artistiques et le fondement d'une identité urbaine.
- La mise en œuvre d'un plan pour l'emploi et la création d'activités.
- Développer le cadre essentiel de concertation et de participation des citoyens aux opérations préconisées, et l'approbation des projets par l'ensemble des usagers et acteurs.

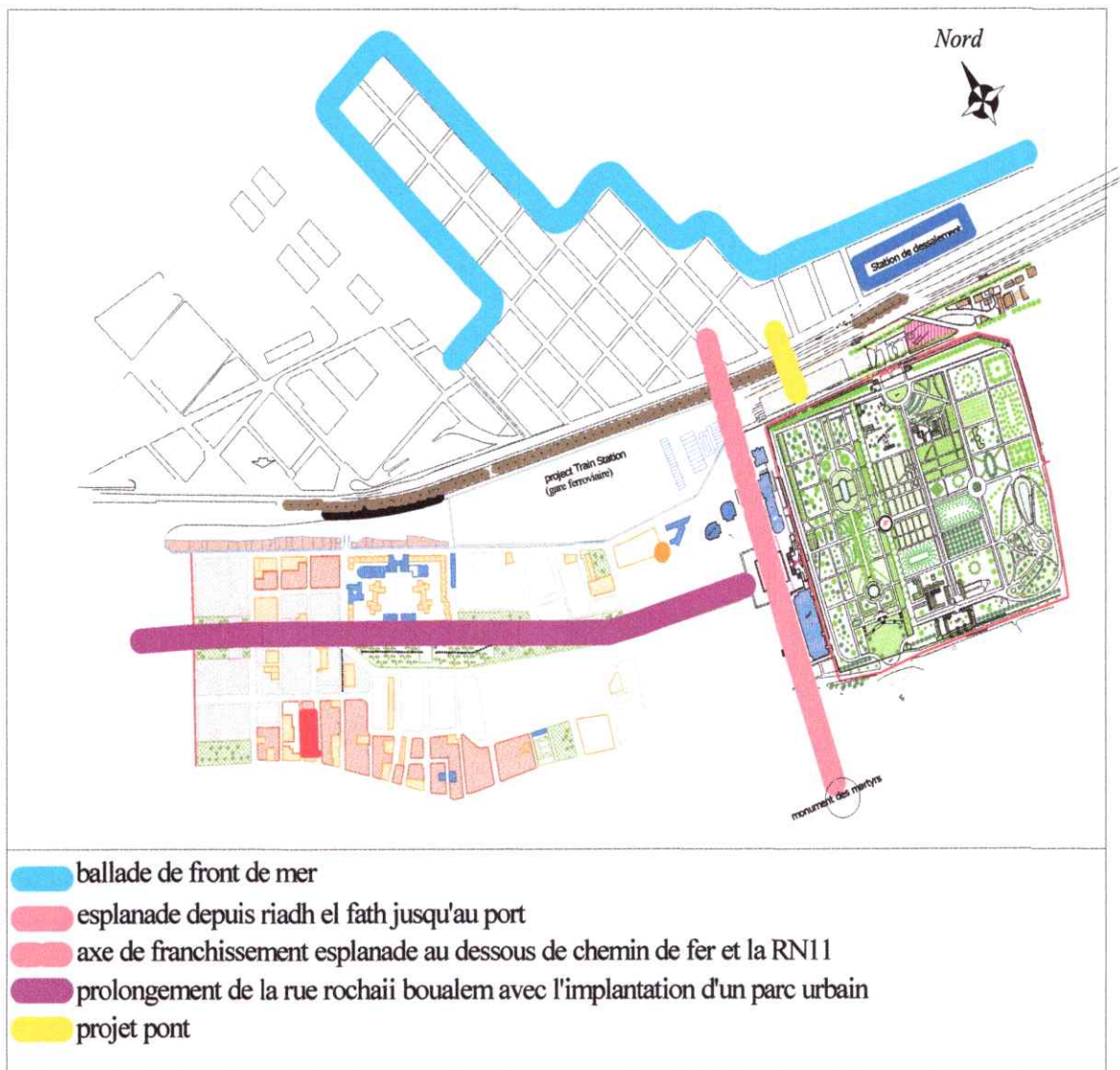


Fig 19 : plan d'aménagement montrant la restructuration du quartier et découpage des îlots au niveau du port (élaboré par les étudiants)

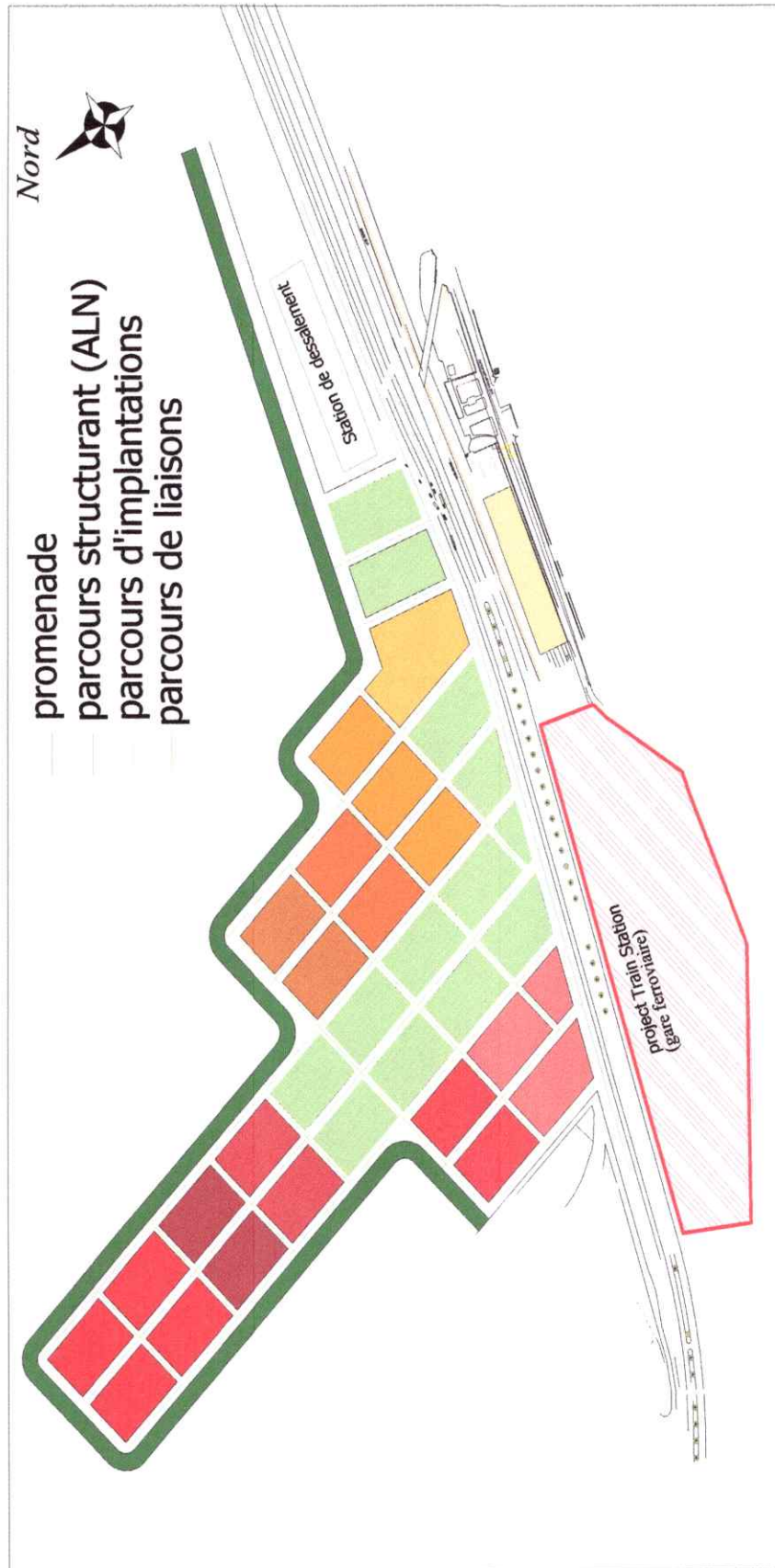


Fig 21 : plan d'aménagement

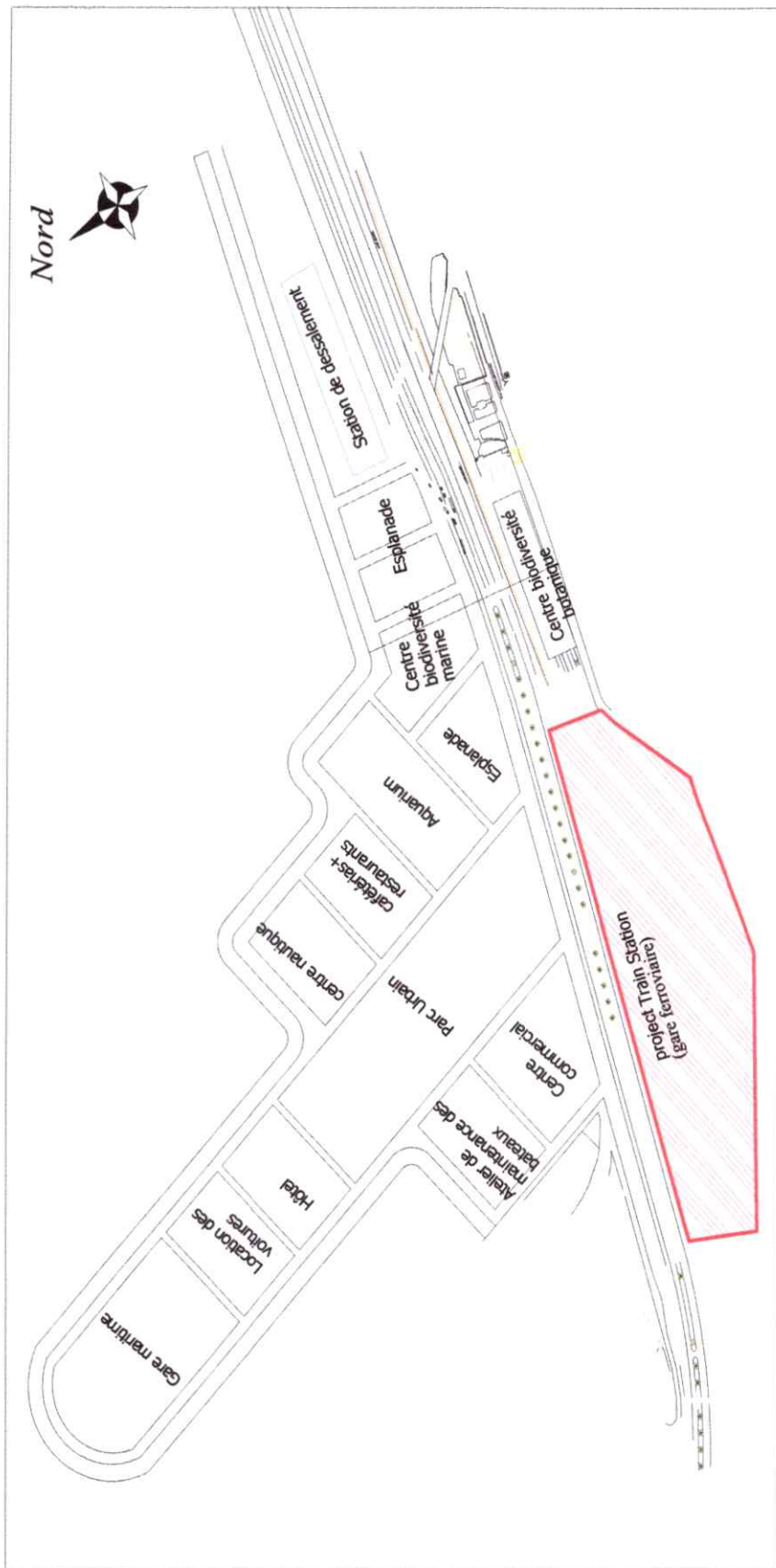


Fig 22 : plan d'aménagement montrant les différents

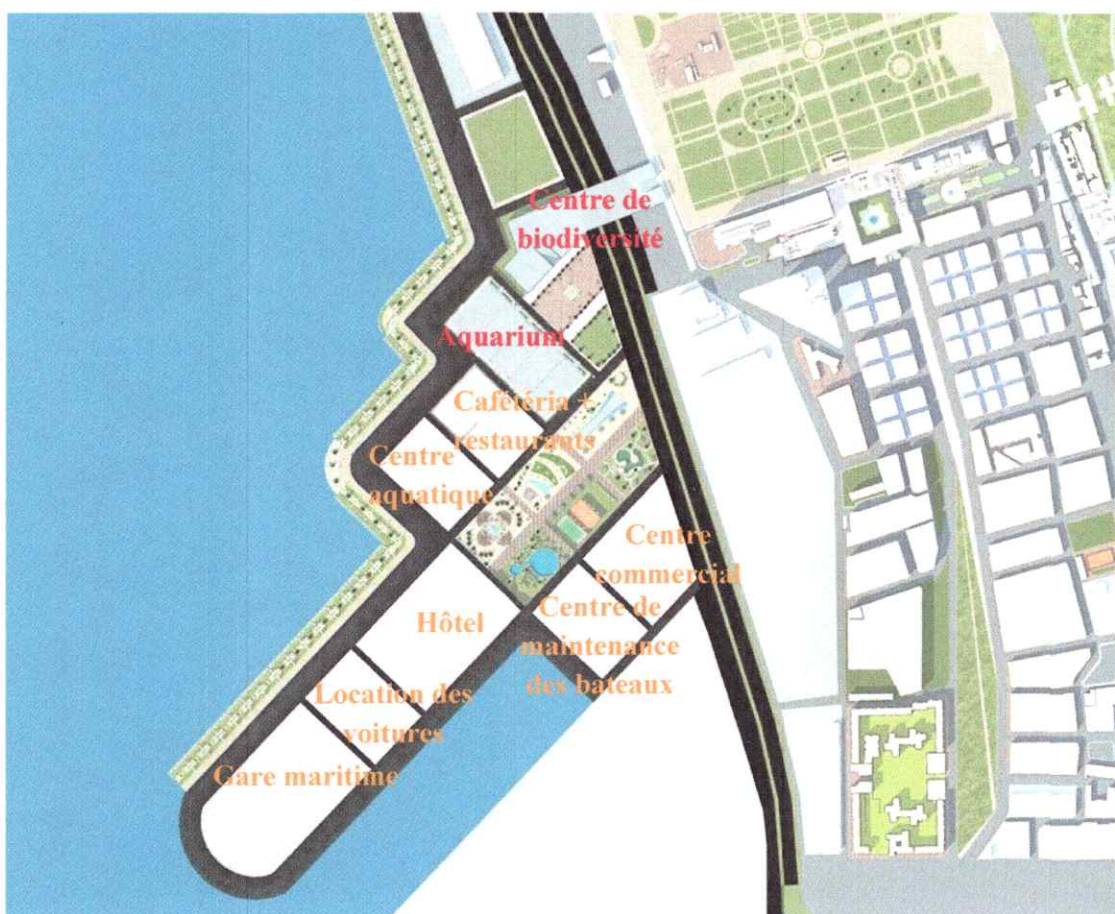


Fig 20 : l'esplanade depuis riadh el fath jusqu'à le port (proposé par le PDAU d'Alger)

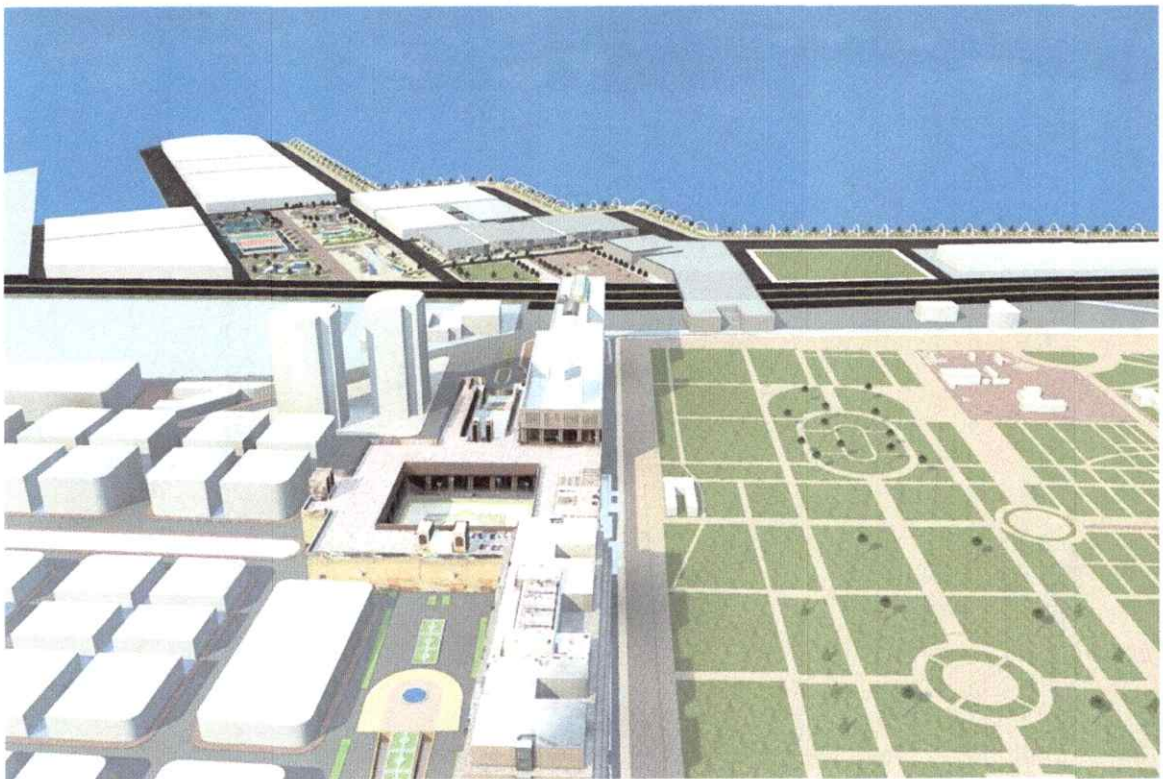
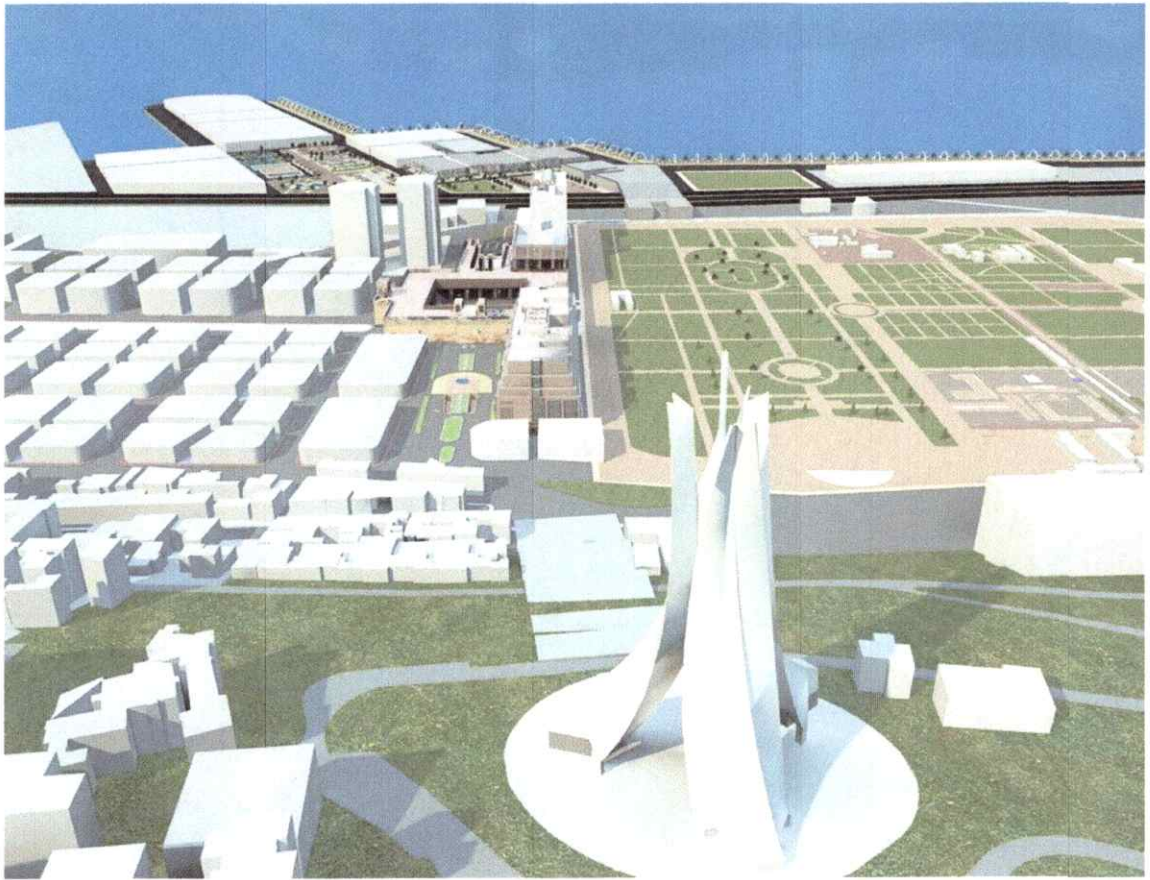




Fig 21 : l'esplanade depuis Riadh el Fath jusqu'au port



Fig 22 : promenade du front de mer.



Fig 23 : le parc urbain

Recherche thématique : aquarium

Toutes les grandes villes du monde se caractérisent par des édifices emblématiques qui reflètent l'image propre à chacune d'elles, ce qui leur donne une identité propre qui incite les touristes à s'y intéresser.

L'Algérie et plus particulièrement Alger a besoin d'un édifice qui symbolise toutes ses richesses et ses trésors, et qu'il soit prêt à les partager avec le reste du monde, et quoi de plus évident qu'un appel à la culture touristique à travers un aquarium.

Pourquoi un aquarium ?

- Créer un projet innovant jamais réalisé sur l'échelle nationale.
- Proposer un projet ludique qui peut attirer toutes les couches socio professionnelles.
- Mettre en valeur une des richesses du site : la mer.
- Projection d'un équipement à caractère touristique et culturel qui devra associer la science et le loisir.
- Sensibiliser le public à la conservation et à la gestion rationnelle des milieux aquatiques.

Une séduction particulière :

Comment expliquer l'engouement actuel pour les aquariums ? Le monde aquatique suscite-t-il une fascination particulière ?

Des experts répondent :

- « C'est un monde inaccessible donc fascinant, un monde d'apesanteur, source d'émerveillement et d'enrichissement immédiat. L'aquarium permet de faire passer un message sur l'environnement : c'est un outil qui rend l'enfant responsable du monde qui l'entoure, dont on mesurera l'efficacité dans 20 ans. Aux scientifiques, il permet de retrouver l'équation de la nature puisqu'il s'agit de recréer un monde, d'une complexité toujours croissante ». **Eric Boucheron, expert aquariologie, Centre de la mer et d'eau, Paris.**
- « L'aquarium, c'est le monde vivant, paisible et beau, qui permet de voir de très près ce que montre la télévision. De plus, le spectateur a l'illusion que les animaux ne sont pas en détresse. C'est aussi un moyen de sensibiliser le public aux problèmes de pollution : l'eau sera un enjeu majeur pour la société de demain ». **Geneviève Noirot, Scénographie.**

- « L'eau correspond à une forme de sensualité à travers laquelle l'homme retrouve ses origines ». *Jacques Rougerie, architecte.*
- « Aujourd'hui l'aquarium, c'est du spectacle et de l'émotion. C'est devenu un équipement de loisir qui suit une évolution comparable à celle du cinéma : grands vitrages, grands volumes, grand spectacle... ». *Olivier Jamey, Directeur du développement Durand Allizé.*
- « L'idée que la vie n'est pas un stéréotype est fascinante : le monde aquatique présente plus de 25 000 espèces de poissons, c'est une réserve infinie de formes, de couleurs... ». *Michel Hignette, Président de l'Union des Conservateurs d'Aquariums de France.*

Les principales caractéristiques de l'aquarium :

Le spectacle vivant et de la biodiversité : l'aquarium est une source d'émotion, d'étonnement et de plaisir esthétique qui ne demande aucune connaissance préalable.



Un produit consensuel : on y vient en famille, quel que soit son milieu social. C'est une destination culturellement neutre.



La sensation d'immersion : se déconnecter de la réalité quotidienne, être ailleurs. Une scénographie, un parcours où l'on cherche tantôt à émouvoir ou à impressionner, tantôt à faire peur ou à enchanter...



Un univers très photogénique : d'où le rapprochement quasi naturel avec le cinéma, la 3D, etc.



Un outil scientifique : la culture en milieu aquatique apporte des conditions optimales pour la recherche biologique

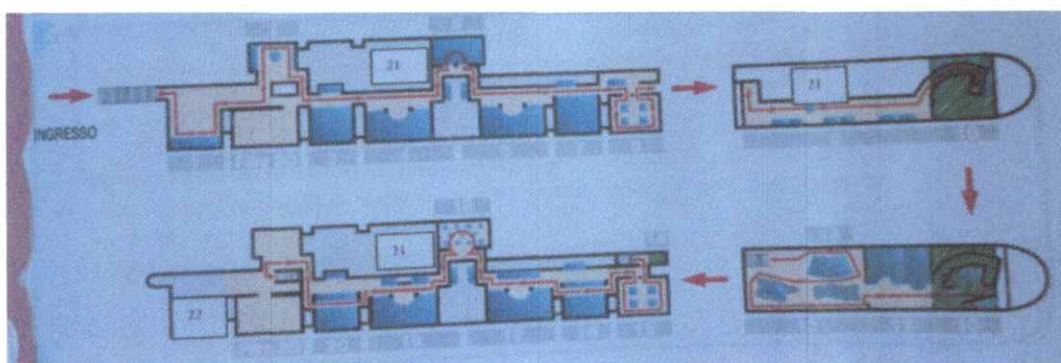
Un outil pédagogique qui se nourrit du mouvement mondial en faveur de l'écologie : l'aquarium permet de sensibiliser le public sur des thèmes porteurs. Les déclinaisons sont multiples : la gestion de l'eau, le milieu marin, la protection des espèces...



Exemples :

1. L'aquarium de Genès (Italie) :

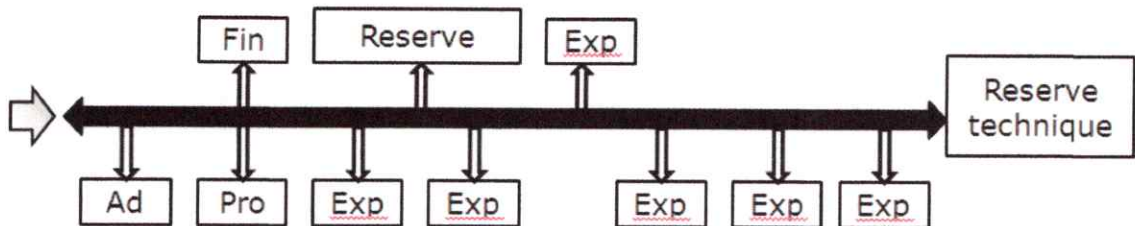
- **Situation :** Situé dans la zone de l'ancien port du XVI^e siècle
- **Architecte :** Renzo Piano pour la partie externe et par l'Américain Peter Chermayeff pour la partie interne.
- **Date d'ouverture :** 1993.
- **Superficie :** 10 000 m².
- Il se compose de 71 bassins, pour un total de 600 mètres carrés d'exposition. Les espèces marines sont gardées dans des milieux naturels reproduits au mieux dans les bassins et on trouve environ 10 000 spécimens, parmi lesquels ne manquent pas les requins, les dauphins, les tortues et les crocodiles.
- Dans les bassins ouverts, situés dans la coque d'un bateau appelé "Nave Italia", les visiteurs peuvent plonger les mains dans l'eau et toucher les poissons.
- Le visiteur, impliqué dans un parcours d'exposition révolutionnaire avait la sensation de se trouver littéralement sous l'eau. Une nouveauté qui continue à attirer de façon exceptionnelle.
- **Analyse fonctionnelle :**
 - **Niveau RDC :** c'est un niveau de circulation semi public réserver pour les gens qui travaillent dans ce site et pour le parking.
 - **Niveau 1 :** c'est le premier étage de visiter l'aquarium.



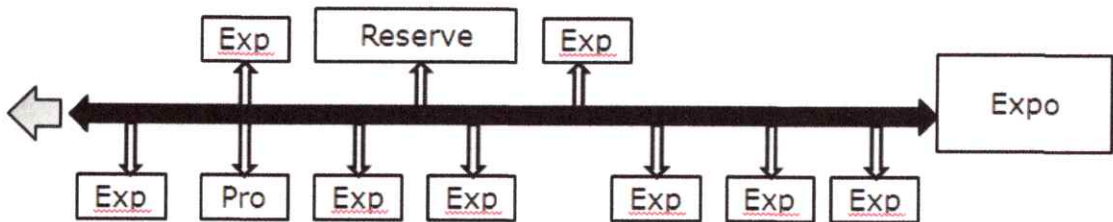
1/ Récif de corail de Madagascar. 2/ Récif méditerranéenne. 3/ Les phoque/ Film 3D. 4/ Requin. 5/ La salle des cylindres. 6/ Les dauphins. 7/ Salle de milieu méditerrané. 8/ Les quais. 9/ Le vaisseau des explorateurs. 10/ Les mangroves. 11/ Les îles éoliennes. 12/ Les colibris. 13/ Bassins tactiles. 14/ Les îles Moluques. 15/ Récifs de corail. 16/ Salle de milieu méditerrané + pingouins. 17/ Les dauphins. 18/ Salle de cylindres + les méduses. 19/ Requin 20/ Phoques. 21/ Local technique. 22/ Administration.

La transition d'un étage à un autre est assurée par le mouvement vertical avec un surcuit fermé.

- Diagramme fonctionnel du RDC :



- Diagramme fonctionnel du 1^{er} étage :

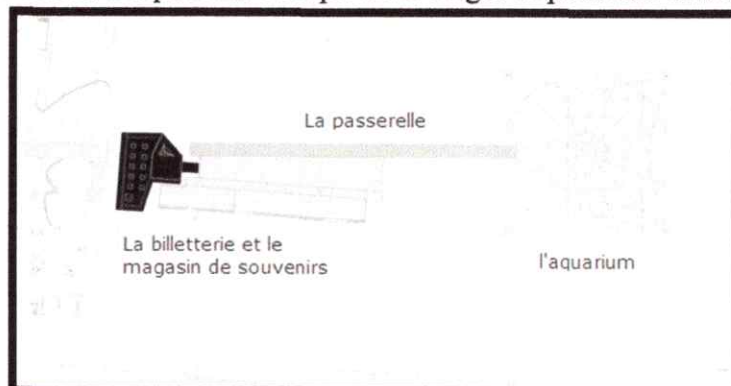


2. L'aquarium de Lisbonne (Portugal) :

- **Situation :** situé dans le parc des Nations, Lisbonne – Portugal.
- **Architecte :** Dessiné par une équipe de la Cambridge Seven Associated et l'architecte américain Peter Chermayeff.
- **Superficie :** 1658585 mètres carrés
- **Date d'inauguration :** 1998.
- Il abrite 10000 plantes et 250 espèces animales.
- Il a accueilli plus de dix millions de visiteurs.

1.1 **Analyse spatiale :** Le bâtiment est composé de deux parties, la billetterie et le magasin de souvenirs sur la terre ferme, et l'aquarium en lui-même « posé sur l'eau », dans un bassin donnant sur le Tage. On y accède

1.2 par une passerelle. L'aquarium occupe deux étages et peut être observé à ses deux niveaux.

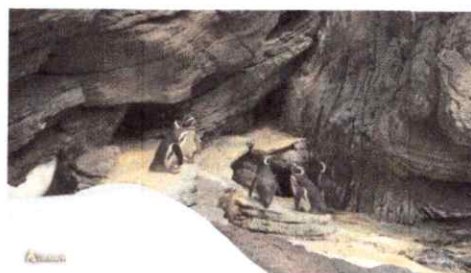


- **Cinqécosystèmes sont représentés**

1.2.1 Aile Océan Global : Aquarium central : l'aquarium central est l'attraction majeure. Il rassemble des spécimens de haute mer dans 5 000 mètres cubes d'eau, l'équivalent de quatre piscines olympiques. Il est au centre de l'aquarium et les visiteurs tournent autour durant toute la visite sur les deux étages, permettant ainsi de le voir sous tous les angles. Sont représentées de nombreuses espèces, notamment le requin tigre, le requin marteau, la raie, le thon, le mérrou, et un rare poisson lune, poisson de très grande taille mais qui reste fragile et en sursis à cause de sa nage très lente et à la surface, proie facile des pêcheurs et des heurts avec les bateaux.



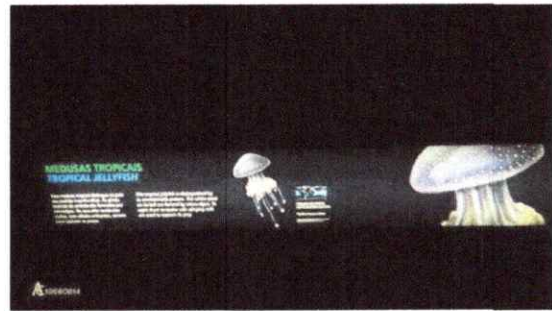
1.2.2 Aile Antarctique : Une partie de la banquise a été recrée à l'intérieur de l'*Océanário* avec ses habitants, les manchots et les gorfous.



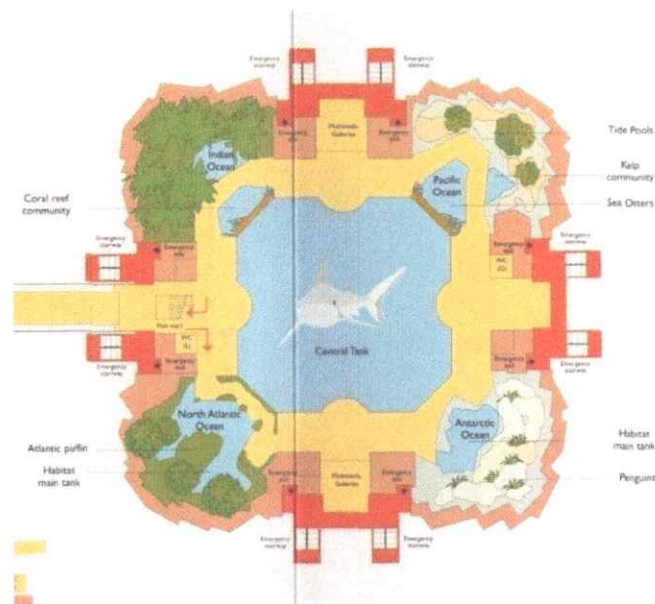
1.2.3 Aile Océan Indien : des oiseaux exotiques en semi-liberté, les poissons exotiques de toutes les couleurs, des récifs de coraux, des poissons bioluminescents. Le poisson Napoléon y est présent, avec ses tons de bleu magnifiques et sa taille impressionnante



1.2.4 Aile Atlantique Nord : elle abrite les poissons des Açores, les poissons-chats, les calamars, et les méduses.



1.2.5 Aile Pacifique tempéré : elle regroupe les méduses tropicales, les poulpes géants du Pacifique, et divers animaux des profondeurs. Ainsi que des requins chats.



L'organisation d'un Aquarium

1. Disposition :

La conception d'un aquarium dit tenir compte de l'importance de la circulation aussi bien du côté service que du côté public.

La circulation du public dépend étroitement de la configuration des bacs d'expositions qui est liée aux couloirs et aux locaux de service. Elle est confrontée à une double contrainte : celle de regrouper le maximum de locaux d'entretien et de service et celle d'offrir au visiteur un circuit clair et sans conflit de circulation.

La disposition, public, bac, service ; se présente sous différentes manières :

- **Première disposition** : cette disposition a l'avantage de présenter une circulation sans conflit ; le public, après avoir achevé sa visite, passe directement à l'espace suivant. Le parcours s'effectue dans un sens unique ; et c'est là l'inconvénient, puisque le visiteur se trouve lié par un circuit de visite imposé. De plus, cette disposition est souvent coûteuse le service technique ne sert qu'une seule rangée de bacs
- **Deuxième disposition** : elle laisse la circulation au choix du visiteur, avec un risque très faible de heurt sauf par d'affluence. Avec cette disposition, chaque groupe de bacs est servi à part, d'où une canalisation et tuyauterie séparées. Mais, le spectacle se trouve perturbé par la lumière réfléchie d'un bac sur l'autre.
- **Troisième disposition** : cette dernière disposition consiste à regrouper les bacs autour d'un seul service technique ; chose très avantageuse pour l'aquarium puisque le service d'entretien servira deux rangées de bacs et les canalisations seront réunies. Ceci permettra des gains sur le plan technique, l'inconvénient unique que présente ce type d'organisation, est que le visiteur se trouve face à un parcours imposé et en plus monotone.

2. Exigences esthétiques liées aux couleurs et à la forme :

- Les différentes espèces exposées ne présentant pas toutes le même intérêt aux niveaux des couleurs et des formes, il convient de moduler celles-ci avec soin.
- Il faut éviter de placer les espèces rivalisant de beauté l'une à côté de l'autre les présenter dans un volume d'eau correspondant à leur taille.
- En général un certain rythme est nécessaire, et l'alignement des cuves d'un même panneau mural sur une même hauteur est préférable ; il convient donc de regrouper les bassins exposés selon des volumes identiques ou proches

- **Programme du projet architectural (aquarium) :**

1. Administration :

- Bureau de directeur.
- Bureau de l'adjoint.
- Bureau de secrétaire.
- Espace d'attente.
- Service pour la protection de la faune et la flore.
- Bureau de gestionnaire.
- Salles d'archives.
- Sanitaires, douches et vestiaires.

2. Espaces d'exposition : plusieurs espaces.

3. Musée de la mer.

4. Entité culturelle :

- Bibliothèque.
- Salles audiovisuelle.
- Ateliers de TD.
- Salles de cours.
- Sanitaires.

5. Espaces de loisir et consommation :

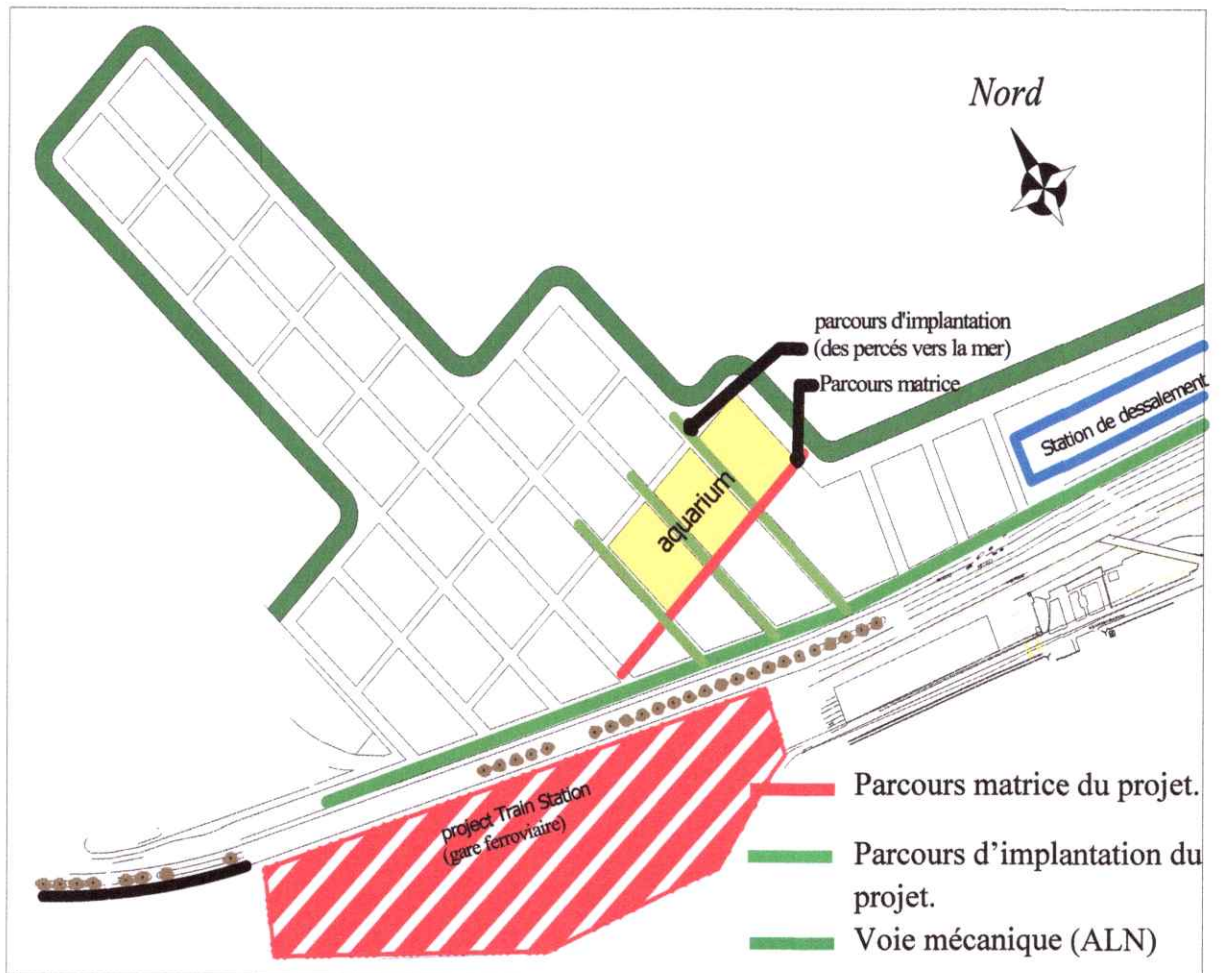
- Salle de bowling.
- Cafétérias.
- Restaurants.
- Boutiques.
- Sanitaires.

6. Services techniques et d'entretiens :

- Productions d'oxygène.
- Locaux technique.
- Traitements et stockages d'eau.
- Bureaux.
- Sanitaires, douches et vestiaires.

3.7 Le projet :

Plan de masse :



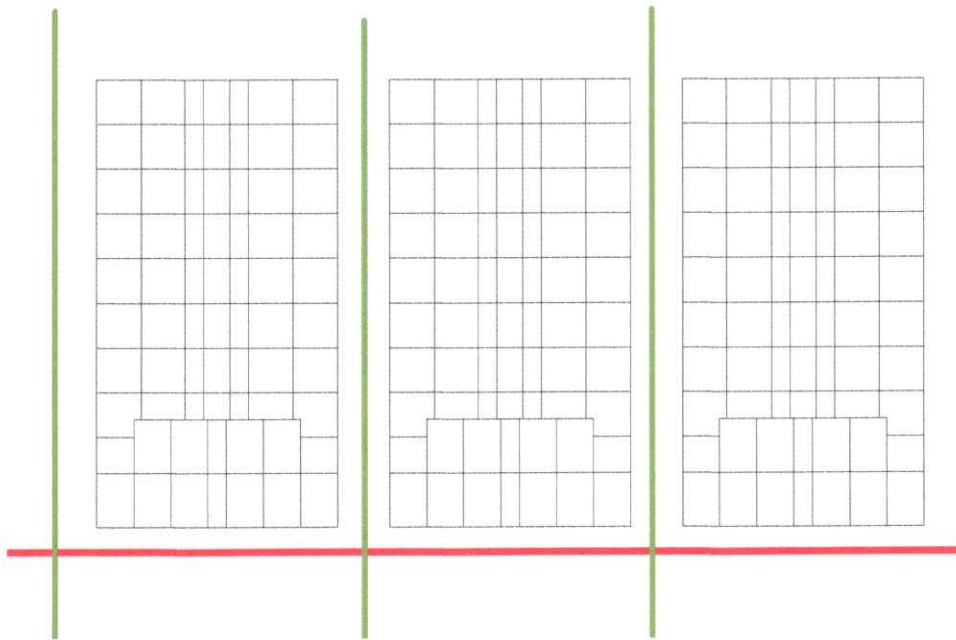
- Superficie de site = 22 300 m²
- Le site a une faible pente presque plate.

Idées de concept :

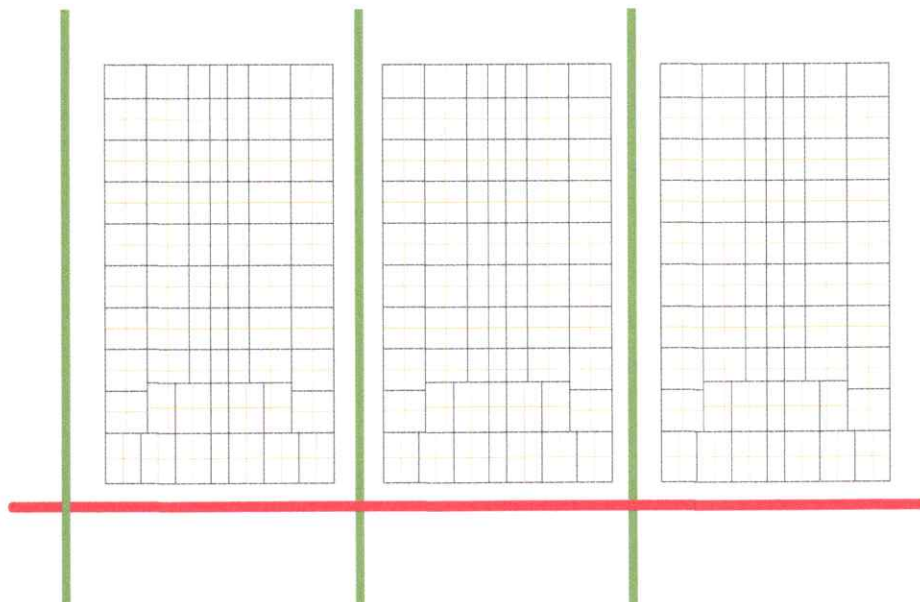
- Structuration de site par des voies importantes qu'on va les considérer comme de parcours matrice et d'implantation à notre projet.
- Assurer une bonne accessibilité à l'aquarium : une par la voie mécanique et l'autre par le passage sous terrain qui arrive de l'esplanade et aussi une par le parc urbain et d'autres secondaire (par l'école de biodiversité aquatique et par la promenade)

La résultante de la structure urbaine :

1. Le premier, représente pour le projet le parcours portant l'édification (matrice) et le deuxième, représente pour le projet le parcours d'implantation.
2. En premier lieu, les parcours d'implantation divise le projet en trois parties. Et l'implantation du module de base se fait perpendiculairement sur les parcours.
3. La relation des trois parties se fait en étage.

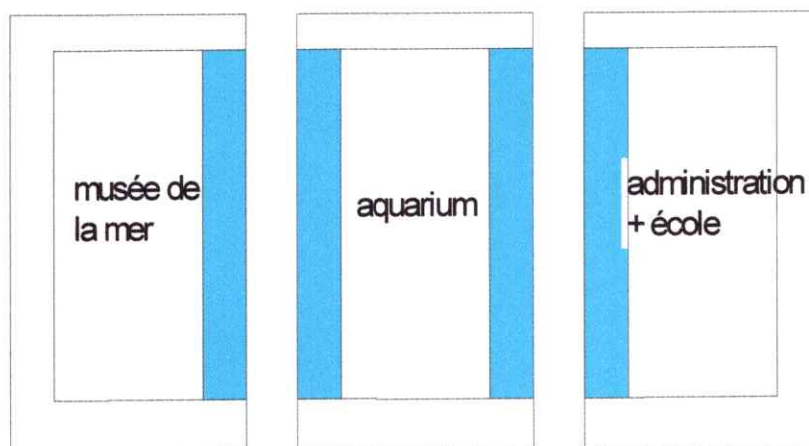


Le découpage parcellaire avec le module de base 10×12 .



Découpage avec le module de base (5×6) .

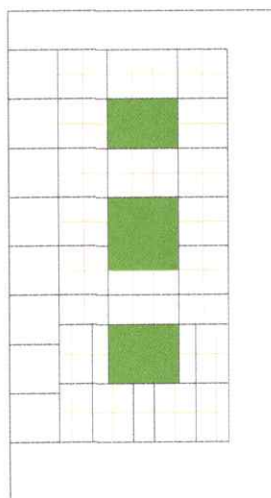
On a divisé le projet en 3 parties : dont la première (centrale) aménagé en grand bassin d'aquarium et les deux autres ; une aménagé en musée de la mer et l'autre en administration + une école de biodiversité marine. Et la relation entre eux se fait en étage avec des espaces de consommations et de loisirs.



Les bassins (ce qui sont montrés en bleu) sont visibles depuis l'extérieur (depuis les parcours d'implantation) pour faire attirer les gens à rentrer dans l'aquarium

Idées de concept :

- Assurer une bonne accessibilité au projet. (attirer le flux)
- Jumeler les trois îlots pour faire la relation entre les entités du projet.
- Faire une bonne orientation pour la lumière
- Mètre les visiteurs dans un environnement de confort.
- Faire des patios pour assurer la l'éclairage naturel et les aménager en jardin pour faire entrer la verdure en projet (faune et la flore).
- Utilisation des matériaux de construction durable et locaux sont : la pierre
- Système constructive mixe :



CONCLUSION :

Les villes portuaires suscitent depuis une quinzaine d'années un intérêt sans précédent justifié par la remise en cause de l'interaction entre ces deux dynamiques, qui accélèrent leurs dissociations spatiales et fonctionnelles. A la lumière de ce constat, nous avons consacré une partie théorique qui constitue l'ossature de ce travail pour approcher le mécanisme de la ville portuaire et définir cette interface sensible et délaissée au fil du temps. Au vu de l'absence de consensus entre les tenants de la coupure et les défenseurs de la symbiose nous avons mis l'accent sur la relation ville-port ainsi que ses répercussions sur les deux espaces, et ceci afin de comprendre les raisons pour lesquelles une césure s'est faite entre le port et la ville. L'analyse des tendances mondiales nous apprend beaucoup sur la diversité des moyes de réagir face à la l'intervention des ports, et démontre qu'il est illusoire de penser à un modèle d'approche global, car l'intervention dépend largement des spécificités de chaque ville portuaire, de son appartenance régionale et surtout du degré d'interdépendance entre l'urbain et le portuaire. L'approche à adopter ne peut être toujours la même et gagne à être complétée par la redéfinition des liens entre ports et villes.

Aujourd'hui, avec la volonté de procurer une nouvelle image au port, ou 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, ou le port n'est qu'un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres pour adopter une vision de pôle, ou 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. Sa reconversion devient urgente face aux effets de la mondialisation et à la commutativité entre les villes portuaires.


En outre les problèmes qu'i génère, le port renvoie égale à des métiers, à des cultures, à une société et un imaginaire spécifique. Ces aspects sont des leviers et la clé de la réussite d'une opération de reconversion. Il s'agit de revoir le port comme un espace ouvert, commun et continu à la ville ainsi que d'améliorer son image à travers la régénération du cadre urbain et portuaire hérité, par l'innovation et la diversité de ces composantes. Un espace multifonctionnel qui met en scène la culture et l'image de la ville portuaire.

Et enfin le principe de reconversion des territoires Ville/port, redonne vie au port de la ville et redonne à la ville un énorme potentiel pour les années à venir , en redonnant une nouvelle image à la ville, plus d'attraction, plus d'emplois , un nouveau et un meilleur

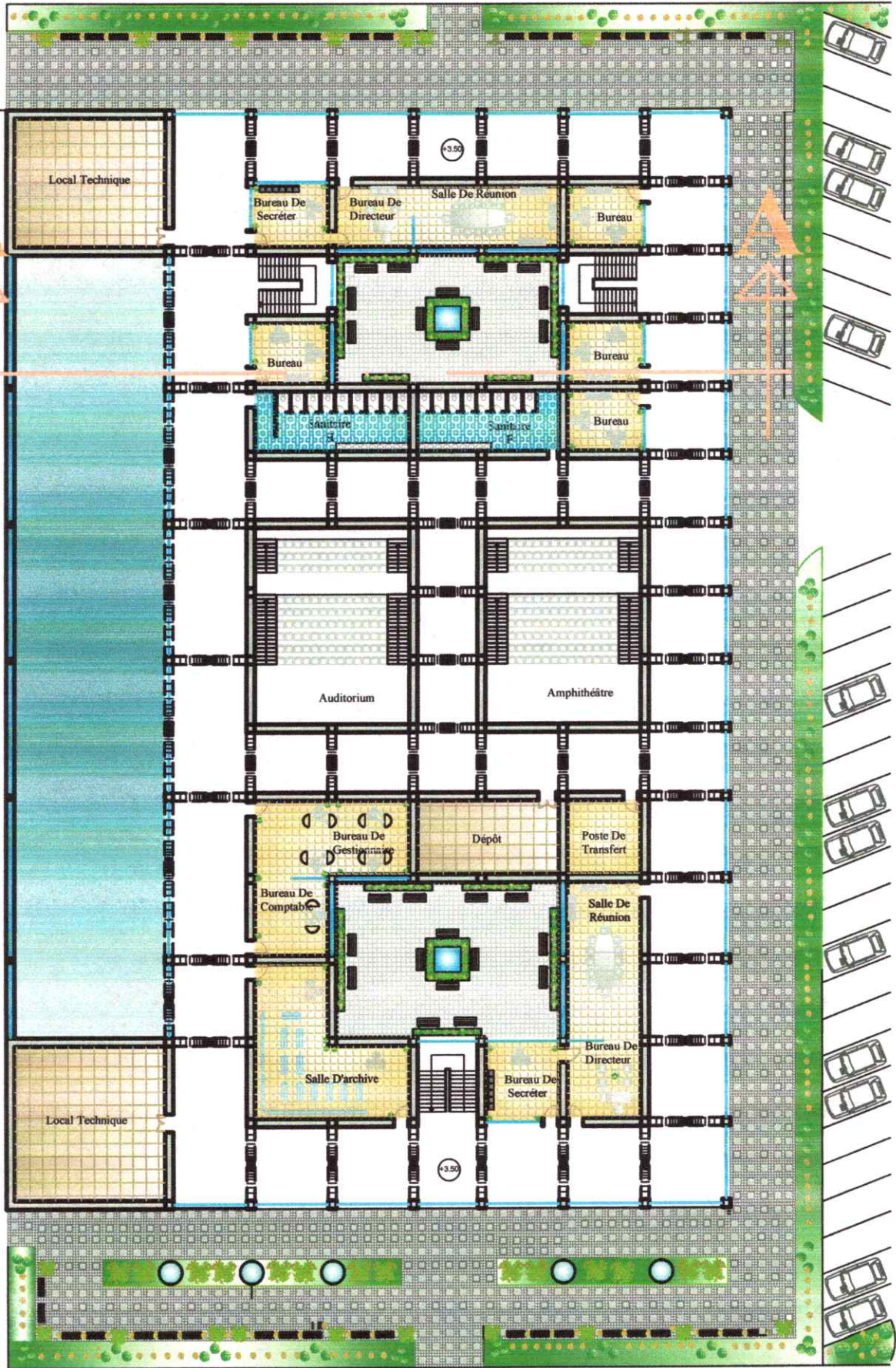
cadre de vie pour les citoyens, une destination pour de nouveaux touristes, tout cela permettra aux villes concernées d'être redynamisées, que ce soit sur le plan national ou le plan international. Mais une vision prospective s'impose pour éviter de tomber dans un piège qu'on aurait pu éviter des années avant. Car pour faire une bonne reconversion, il faut faire surtout une bonne prospective, en analysant les nouveaux moyens d'économie de la ville et surtout de faire en sorte de concevoir durable avant l'heure, car aujourd'hui c'est déjà du passé, comme l'affirmait Fernand Braudel « l'avenir ne se prévoit pas, mais il se prépare ».

Notre cas d'étude la ville d'Alger se doit également de retrouver la liaison avec la mer. Comme sa centralité se déplace progressivement vers les périphéries successives, ces nouveaux espaces nodaux doivent être repensés et structurés afin de recevoir ces nouvelles fonctions de centralité. Un certain nombre de projets sont en cours comme le projet de la baie d'Alger.

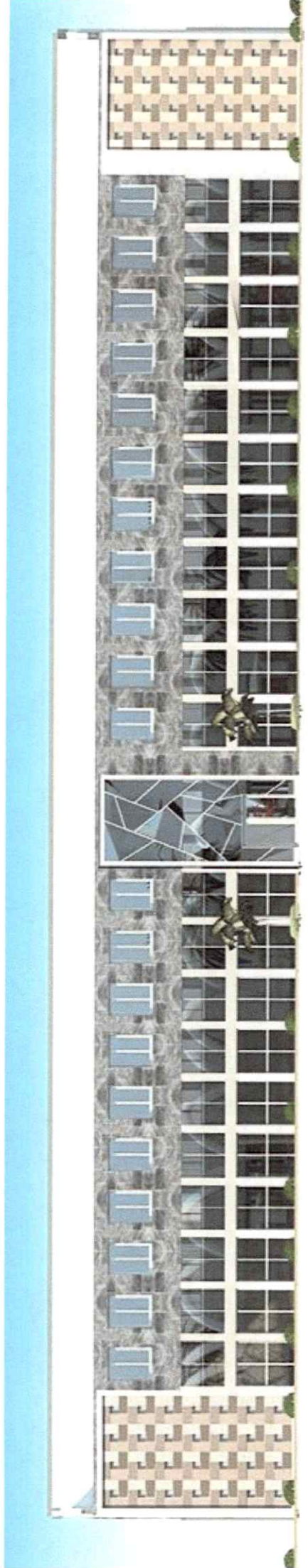
Le quartier d'El-Hamma présente lui aussi un nœud important à prendre en considération parmi les grands projets qui doivent donner à Alger sa nouvelle image. Notre projet s'est fixé comme mission essentielle d'assurer les vues sur la mer. Le travail de restructuration que nous avons effectué confère à ce lieu le statut de super module complexe du modèle théorique de Caniggia : en effet, la complexité des relations, et les solutions organisatrices apportées par le projet, donnent à ce quartier une valeur urbaine supérieure. De plus, la création en ce lieu des équipements culturels et touristiques renforce l'image de marque de la ville, et permet d'ouvrir la voie vers la mondialisation.



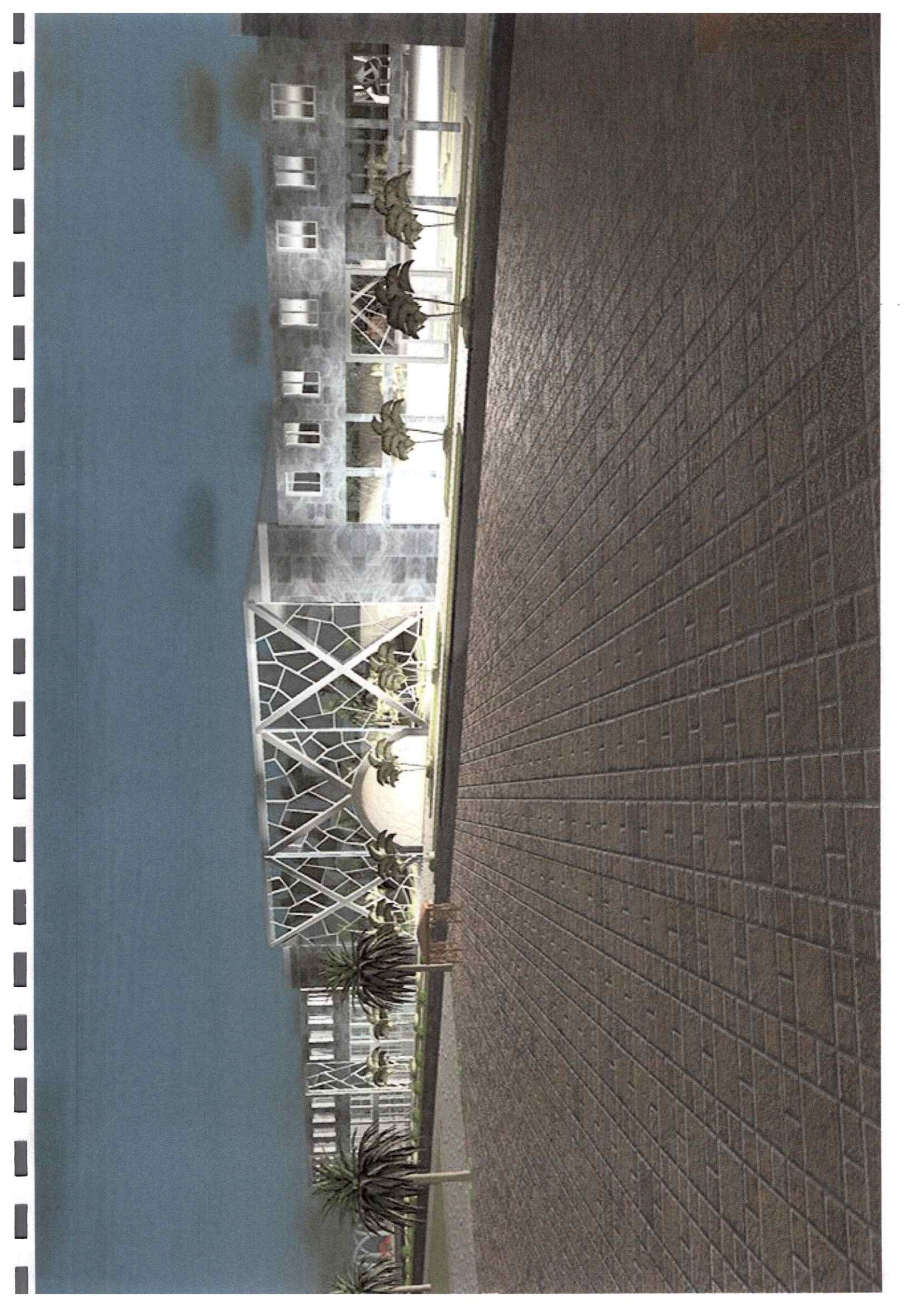
**DOSSIER
GRAPHIQUE**



PLAN DE R+1









Bibliographie :

Les ouvrages :

- ALGER METROPOLE, *Région - Ville - Quartier, contribution au débat*, EPAU, SIAAL, GTZ, 2000, partie I - *Perspective de projets*.
- BAUDOIN T. & COLLIN M. & PRELORENZO C. *Urbanité des cités portuaires*, Ed. L'Harmattan, Paris, 1997.
- BIRD J. *The majors seaports of United Kingdom*. Londres. Hutchinson 1963. 220p.
- BOUBACHA, E .D, DAVOULT, et al. 1997. *Ville et port ; mutation et recomposition note de synthèse et de bibliographie*. Paris. Les éditions villes et territoires. 31p.
- Club "Territoires Maritimes". *Innovations Ville-Port, pour des projets intégrés Ville-Port*, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 1, rue de Narbonne-75 007 Paris, Août 2001.
- COLLIN M. *Ville portuaire, acteur du développement durable*. (ed.)L'Harmattan (Collection Maritimes), Paris , 2003.
- *Encyclopédie Berbère IV Alger Amzwar*, Ed: EDISUD.
- F.Braudel, « La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II » Armand Colin, Paris, 1990.
- GIANFRANCO CANIGGIA, GIANLUIGI MAFFEI, *composition architecturale et typologie du bâti*, Lecture du bâti de base, traduit de l'italien par PIERRE LAROCHELL, paris.
- Hayuth.Y. « Changes on the : a model based approach », *Revitalizing the waterfront*, ed Belhaven, London, 1988 page 52-64.
- Hoyle,B.S. « Development dynamics at the port-city interface », Ed ; *Revitalising the waterfront : Institutional Dimensions of Dockland Re-development*, Belhaven Press, London, 1988.
- J.J.DELUZ, *Aperçus critique sur l'architecture et l'urbanisme à Alger*, EPAU, 1980, Alger.
- J.J.Deluz, Pierre Mardaga, *URBANISME ET ARCHITECTURE D'ALGER*, Aperçu Critique, éditeur et OPU, 1988 Alger.
- Michèle Collin, *Les stratégies des villes portuaires dans les flux de la mondialisation*, Institut Français d'Urbanisme - Université Paris 8, AIVP, mars 2001.
- Michèle Collin, *Villes et ports XVIIIè-XXè siècles*, Ed L'Harmattan, Paris, 1994
- Nadir Assari *Alger des origines à la Régence Turque*, , Edition Alpha, 2007, Alger.
- Nassima Dris, *LA VILLE MOUVEMENTEE : Espace public, Centralité, Mémoire*, Paris.

- Parque EXPO 2009, sur la base de recherche bibliographique et d'enquêtes de terrain réalisées par l'équipe Parque EXPO (2009 et 2010).
- R. Brunet. « *Villes moyennes : point de vue de géographe* ». Les villes moyennes, espace, société. 1997.
- René LESPES, *Alger Etudes de géographie et d'Histoire urbaines*, Edition; ALCAN, Paris.
- SHIRMAN-DUCLOS .D et LAFORGE .F. 1999. *La France et la mer*. Le Havre. PUF. 364p.
- urbaine à Alger, Ed, L'Harmattan,
- TERAN F. 1982. *Le problème urbain*. Barcelone. Ed. Plaza y Janès. 160p.
- *Villas et Palais d'Alger du XVIIIe siècle à nos jours*, Vidal-Bué, Ed: Place des Victoires.
-
- ديوان المطبوعات، أحمد السليمانياستاذ في جامعة الجزائر بتاريخ مدينة الجزائر
- الجزائر - عكنونين الجامعية، الساحة المركزية

Mémoires et thèses :

- **DJEDOUANI RAKEM Sahar**. 2004. *Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéenne ; le cas de Marseille et d'Alger*. Thèse en urbanisme et aménagement de l'espace. Université Paris XII- Val-de-Marne.
- **DUCRUET César**. 2004. *Les villes ports ; Laboratoire de mondialisation*. Thèse en géographie et aménagement. Université du Havre. 435p.
- *Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013.*

Les revues :

- **BAUDOIN T**. 1989. *Le rôle essentiel des métropoles portuaires dans l'internationalisation de l'Europe*. Barcelone. Deuxième Congrès international 'Villes et ports'.
- **Colette Renard-Grandmontagne**, *Réhabilitation et reconversion des espaces industriels et urbains dégradés*, in *Revue Géographique de l'est*, vol. 46 / 3-4 | 2006.
- Simon Edelbutte, *Reconversion et patrimoine au Royaume-Uni*, in *Revue Géographique de l'est*, vol. vol. 48 / 1-2 | 2008.

Les conférences :

- Cf. " Pour l'estuaire d'un pôle parisien dans la mondialisation.", T. Baudouin et M. Collin, DATAR 1999.
- VIGARIE, A (1993) "Villes portuaires et changements économiques" in Proceedings (Third International Conference "Cities& Ports" - Genoa 19-22 nov. 1991); Gènes; p:44-52.

Annales :

- Chaline Claude. La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles. In: Annales de Géographie.1988, t. 97, n°544. pp. 695-715.
- Chaline.C. Les annales de la Recherche Urbaine, n° 55-56, p 83-84.
- Ricaud-Dussarget Jean-Luc. La reconversion des arsenaux en Grande-Bretagne. Les expériences de Chatham, Portsmouth et Plymouth. In: Norois. N°184, 1999-4. pp. 605-61.