

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique  
Université de Blida 1

**Institut d'Architecture et d'Urbanisme**



**Master 2**

**ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN**

**MEMOIRE DE RECHERCHE**

**INTITULE:**

**LA RECONQUETE DES QUARTIERS PORTUAIRES  
PAR LA RECOMPOSITION URBAINE  
CAS DU MASTER PLAN DE LA VILLE D'ALGER**

Présenté par :  
**Mme BENTERKIA Ibtissem**

Devant le jury composé de:  
**Mme BENZOUID L. : Présidente**  
**Mr MAROC Mourad : Membre**

Encadreur :  
**Mr. KACI Mebarek.**

**2015/2016**

## RESUME

La reconquête des quartiers portuaires par la recomposition urbaine s'inscrit dans une nouvelle démarche de faire l'urbain, il s'agit du projet urbain, et de son large champs d'actions.

Le port et la ville ont de tout les temps formé un « couple fusionnelle » leur imbrication et leur complémentarité fonctionnelle leur permettent d'exister dans une parfaite harmonie. Cependant, la relation des villes et des ports a très vite changé à l'instar des bouleversements qu'ont connu toutes les villes. Petit à petit la ville tourne le dos à la mer et par conséquent au port, ce qui crée une rupture entre la ville et le port. En délocalisant les activités portuaires hors de la ville, il en résulte des poches vides au sein des villes créant ainsi des opportunités de reconquête et de recomposition urbaine.

Les fronts d'eau des villes portuaires ont connue un vaste mouvement de réaménagement à partir des années 50, les précurseurs furent les villes nord américaines avec leur « *waterfronts revitalizations* », ce mouvement appelé également « la recomposition ville-port » vient après une période de distance entre ville et port, un clivage enclenché par la révolution industrielle. Cette rupture existe encore dans certaines villes, en l'occurrence les villes du tiers monde vu leur retard, Alger n'échappe pas à ce phénomène.

Nous tâcherons de mettre la lumière sur un phénomène récurrent, la rupture ville/port dans le cas de la ville d'Alger. Sachant que le port est désormais considéré comme source de nuisance qui altère la qualité de vie de la ville.

Le clivage que vit la ville et le port suite à la délocalisation future du port d'Alger, nous permet de penser que seule la recomposition ville/port peut répondre au problème de rupture.

## **REMERCIEMENTS**

La réalisation de ce mémoire a été possible grâce au concours de plusieurs personnes à qui je voudrais témoigner toute ma reconnaissance.

Je voudrais tout d'abord adresser toute ma gratitude à mon encadreur Monsieur KACI Mebarek, pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter ma réflexion.

Je désire aussi remercier monsieur ZERARKA Mohamed porteur du Master Architecture et Projet Urbain ainsi que monsieur BITAM, pour leur assistance leur efforts fournis a notre égard et leur précieux conseils et encouragements. Cela a beaucoup contribué à l'accomplissement de ce modeste travail.

Je voudrais remercier aussi toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à mes recherches et à l'élaboration de ce mémoire.

Je remercie également ma famille de même que mon entourage proche et mes amis qui ont contribué à leur façon, parfois sans le savoir, à la réalisation de ce mémoire.

## **DEDICACES**

Je dédie ce modeste travail à mon très cher fils Manil qui m'a accompagnée tout au long de cette année en me donnant courage et espoir.

A mon époux, qui a su se montrer patient et qui m'a soutenue dans tous mes moments de doute.

A mes très chers parents sans qui je ne serais sans doute pas là, et à qui je dois tout.

A mes sœurs : Hannah, Dina et Melissa pour leur soutien et leurs encouragements

Sans oublier tous mes amis, camarades de promo, professeurs et tous ceux qui ont participé de près ou de loin à ce travail.

# TABLES DES MATIERES

RESUME.....	02
REMERCIEMENTS.....	03
DEDICACES .....	04
TABLE DES MATIERES.....	05
Liste des illustrations, graphiques et tableaux.....	08

## CHAPITRE I : CHAPITRE INTRODUCTIF :

I.1. INTRODUCTION .....	09
I.1.1. Thématique générale du master« <i>Architecture et projet urbain</i> ».....	09
I.1.2. Thématique de l'Atelier « <i>Architecture et projet urbain en centre historique</i> ».....	13
I.2.1. PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE .....	14
I.2.2. PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE.....	15
I.3 CHOIX DU CAS D'ETUDE.....	15
I.4. LES HYPOTHESES.....	17
I.5. L'OBJECTIF DE LA RECHERCHE.....	17
I.6. LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE.....	17
I.7. CONCLUSION .....	19

## CHAPITRE II : ETAT DE L'ART

II.1 INTRODUCTION .....	20
II.2. DEFINITIONS .....	20
II.2.1. LE PROJET URBAIN.....	20
II.2.2. LA NOTION DU PROJET URBAIN.....	20
II.2. 3. LE PROJET URBAIN UNE DEMARCHE STRATEGIQUE POUR LA RELATION VILLE/PORT .....	22
II.2.4. PRESENTATION DE LA VILLE LITTORALE.....	23
II.2.5.LA CLASSIFICATION DES VILLES LITTORALES .....	23
II.3.DEFINITION, CONCEPT ET MUTATION DES PORT ET DES VILLES PORTUAIRES .....	24
II.3.1.DEFINITION DES VILLES PORTUAIRE.....	24
II.3.1.2.LE CONCEPT DE PORT .....	24
II.3.1.3.LA MER DES VILLES .....	25
II.3.1.4.VILLES COTIERES ET VILLES PORTUAIRES .....	25

II.3.1.5.LES SERVICES.....	26
II.3.2.BREF HISTORIQUE DES PORTS.....	28
II.3.3.EVOLUTION HISTORIQUE DE LA RELATION « VILLE-PORT ».....	29
II.4.IMPACT DES RELATIONS VILLE-PORT SUR LE DEVELOPPEMENT DES VILLES PORTUAIRES.....	30
II.4.1. LA RELATION ENTRE LA VILLE ET LE PORT.....	30
II.4.2. LA RELATION VILLE-PORT .....	31
II.4.3. LA RELATION ENTRE LE CENTRE-VILLE, LE PORT ET LA MER.....	32
II.4.4. LE CLIVAGE VILLE PORT.....	32
II.4.5. LE DELAISSEMENT PORTUAIRE.....	32
II.4.6. LA « RECONQUETE » URBAINE DU <i>WATERFRONT</i> .....	33
II.5. LES ACTIONS ENTREPRISES SUR LE FRONT D’EAU.....	33
II.5.1. LA RECOMPOSITION.....	34
II.5.2. LA RECONQUETE.....	35
II.5.3. LA RECONVERSION. ....	35
II.6.ANALYSE DES EXEMPLES DE REFERENCES NORD-MEDITERRANNEENNES....	36
II.6.1. LA VILLE PORTUAIRE DE MARSEILLE: LE PROJET EURO-MEDITERRANEEN 1995-2030.....	37
Présentation du projet : .....	37
Contexte .....	37
Principes et objectifs .....	37
Objectifs de l'opération .....	38
II.6.1.1. SYSTEME STRUCTUREL .....	39
II.6.1.2. VOCATION FONCTIONNELLE .....	40
II.6.1.3. COMPOSITION URBAINE .....	43
II.6.2. LA VILLE PORTUAIRE DE BARCELONE .....	45
Présentation du projet .....	45
Contexte .....	45
Principes et objectifs .....	45
II.6.2.1. SYSTEME STRUCTUREL.....	46
II.6.2.2. VOCATION FONCTIONNELLE.....	47

II.6.2.3. COMPOSITION URBAINE.....	48
II.6.3. LA VILLE PORTUAIRE DE TANGER.....	49
Présentation du projet .....	49
Contexte .....	49
Principes et objectifs .....	50
II.6.3.1. SYSTEME STRUCTUREL .....	51
II.6.3.2. VOCATION FONCTIONNELLE .....	53
II.6.3.3. COMPOSITION URBAINE .....	55
CONCLUSION .....	56

### **CHAPITRE III : CAS D'ETUDE**

3.1. INTRODUCTION .....	58
3.2. PRESENTATION DU CAS D'ETUDE .....	58
3.3. CONSISTANCE GEOMORPHOLOGIQUE DU TERRITOIRE D'ALGER .....	59
3.4. STRUCTURE TERRITORIALE.....	60
3.5. TENDANCES D'EVOLUTION .....	61
3.6. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES DU MASTER PLAN DE LA VILLE D'ALGER .....	61
Mode d'insertion des quartiers historiques .....	62
Programme préconisé .....	63
CAS DE BAB EL OUED .....	65
CAS DE HUSSEIN DEY .....	66
CONCLUSION GENERALE.....	69
Bibliographie.....	71

## **LISTE DES ILLUSTRATIONS, GRAPHIQUES ET TABLEAUX**

Figure 1.1 MASTER PLAN 2010-2019 Source : BET ARTE-CHARPENTIER

Figure 2.1 : schéma expliquant la relation du projet urbain avec la rupture ville/port

Figure 2.2 : Schéma expliquant Les classifications des villes littorales

Figure 2.2 : schéma expliquant Les principales activités liées à la proximité de la mer

Figure 2-3 : tableau de l'évolution historique du système ville-port

Figure 2.4 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires

Figure : 2.5: Les six phases de l'évolution des relations ville-port

Figure 2.6 : schéma expliquant la Relation VILLE/PORT

Figure 2.7 à 2.14 : illustrations du projet Euromed de Marseille

Figure 2.15 à 2.19 : illustrations du projet de recomposition du port de Barcelone

Figure 2.20 à 2.24 : illustrations relative au projet de recomposition du port de Tanger

Figure : 3.1 carte de la Situation géographique de la ville

Figure 3.2: Relief d'Alger, mémoire de fin d'étude, option PCH, université de Blida, 2008

Figure 3.3 Période coloniale, PHASE DE CONSOLIDATION DU TERRITOIRE Source : mémoire de fin d'étude, option PCH, université de Blida, 2008

Figure : 3.4 MASTER PLAN 2010-2029 " Source : BET ARTE-CHARPENTIER ARCHITECTES"

Figure 3.5 Aménagement du front de l'eau compris entre la Casbah et Sidi M'hammed

Figure 3.6 - L'articulation Centre historique / mer..

Figure 3.7 - Coupe transversale sur l'aménagement du front d'eau de la Casbah / mer.

Figure 3.8 à 3.11 - La reconquête des territoires littoraux d'Alger. La Grande Promenade du Troisième Millénaire dans le centre historique.

Figure. 3.12 Carte montrant les actions du master plan sur la baie de Bab El Oued.

Figure 3.13: Coupe longitudinale sur le front de mer d'Hussein Dey d'après l'aménagement du MASTER PLAN d'Alger.

Figure 3.14 Aménagement projeté par le MASTER PLAN d'Alger sur la commune d'H- Dey

# I. INTRODUCTION:

## I.1.1. INTRODUCTION A LA THEMATIQUE GENERALE DU MASTER

### « ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN » :

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

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

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

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

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l'urbanisation et de ses formes), le master 'Architecture et Projet Urbain' soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d'urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l'urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c'est le projet urbain qui constituera l'apport spécifique de l'architecte dans la pratique plurielle de l'aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l'urbanisme.

Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire.

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

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente<sup>2</sup>.

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects<sup>3</sup>:

Le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

Il conclura par affirmer que le projet urbain « *est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là (...) des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après* »: une conception de l'architecture dans son rapport au lieu et à l'histoire, assurant la durabilité et la continuité historique

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

---

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

<sup>2</sup> Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme oeuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

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

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

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

Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre **continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.**

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

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

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

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

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et

---

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

de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... construit la ville.

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

Au courant de l'année universitaire 2015/2016 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés :

- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie

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

Dr. Arch. M. Zerarka  
Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'  
Mai 2016

### **I.1.2 THEMATIQUE DE L'ATELIER ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN EN CENTRE HISTORIQUE:**

La double préoccupation qui présida, depuis un peu plus d'une décennie dans notre pays, à la création des « secteurs sauvegardés » était d'une part, d'éviter la disparition ou une atteinte irréversible des quartiers historiques ou des villes entières à caractère patrimonial et d'autre part à requalifier / réhabiliter le patrimoine historique, architectural et urbain qui s'y trouve en instituant des mesures juridiques de protection spécifiques et en les dotant d'un nouvel outil urbanistique : le plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés (PPSMVSS).

Ces mesures consistaient à associer « sauvegarde » et « mise en valeur » dans une nouvelle démarche d'urbanisme qualitatif où, tout en préservant architecture et cadre bâti, on permet une évolution harmonieuse des quartiers anciens :

- « Sauvegarde » pour préserver les aspects fondamentaux des quartiers et villes anciennes des points de vue morphologique et typologique
- « Mise en valeur » pour adapter ces quartiers et villes historiques à la vie moderne afin d'éviter d'en faire des musées en plein air.

Néanmoins, dans bien des cas, les centres historiques ne sont toujours pas érigés en secteurs sauvegardés pour diverses raisons sur lesquelles nous éviterons de nous attarder ici.

Aussi, plusieurs entités urbaines attenantes aux centres historiques classés, ne sont toujours pas dotés d'instruments d'urbanisme spécifiques en mesure de prendre en charge le contrôle des formations et des transformations de la forme urbaine, en s'appuyant sur des recherches architecturales et urbaines critiques.

Citons en exemple toutes les aires urbaines couronnant la périphérie immédiate des médinas, ksour ou autres villages traditionnels qui, demeurent couverts, au même titre que les aires urbaines contemporaines, des mêmes instruments d'urbanisme (POS) ; ou encore les nouvelles tendances de revitalisation des anciens quartiers portuaires désaffectés par des opérations de recomposition urbaine sans aucune médiation pour préserver les formes discrètes et articulées des anciennes agglomérations qui leur sont étroitement dépendantes.

C'est dans ce contexte que le présent travail engage une réflexion de fond sur la thématique du renouvellement urbain ou régénération urbano-portuaire dans l'objectif de remédier à l'effet d'enclave des quartiers maritimes créé par les besoins industrialo-portuaires et dont la prise en charge est plus que jamais à l'ordre du jour dans notre pays..

L'encadreur.

## **I.2.1 PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE**

Les rythmes de croissance des populations urbaines en Algérie ont atteint des proportions alarmantes, ce qui a débouché sur l'étalement sans précédent des centres urbains.

Ceci s'explique par l'accoisement des mobilités quotidiennes, la distorsion entre lieux de résidence et de travail, dans une consommation alarmante d'espaces agricoles.

Ces étalements excessifs des grandes villes s'est fait dans des politiques volontaires d'aménagement global du territoire national en améliorant notamment les conditions d'accessibilité (autoroutes, chemins de fer...) et en réponse aux revendications sociales de changement et l'amélioration des conditions d'habitabilité des populations.

La problématique d'un renouvellement urbain, voir d'une véritable régénération urbaine est à l'ordre du jour. Celle-ci peut être une réponse partielle aux efforts pour freiner l'étalement urbain alarmant.

La régénération urbaine concerne différents territoires de l'urbain en Algérie qui soulèvent chacun un traitement particulier

1. Les centres historiques :  
Qui sous-tendent des actions de dé-densifications de restauration, associations conservation et valorisation.
  
2. Les centres modernes (19eme et 20eme siècle):  
Et les quartiers résidentiels qui y ont été associés, nécessitent des opérations de rénovation et de réhabilitation.
  
3. Les espaces urbains délaissés ou faiblement utilisés :  
Notamment ceux identifiés dans les villes portuaires en l'occurrence les quartiers portuaires où il existe de vastes opportunités d'ouverture vers la mer et de recomposition urbaine visant l'agrandissement des espaces de centralité tout en permettant l'aménagement d'espaces publics pour le tourisme et la convivialité.

Cette division correspondant à l'identification d'entités homogènes historiquement et morphologiquement repérables dans tous les centres urbains du pays.

Et parmi celle-ci les quartiers (ou entités) portuaires constituent des opportunités privilégiées pour le renouvellement urbain en ce sens que leur reconquête s'inscrit en droite ligne dans l'esprit du renforcement de centralités latentes à l'heure de la mondialisation.

### **I.2.2 PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE :**

Dans l'élan des grandes opérations de délocalisation des ports lancées par l'état, la question de la récupération des structures désaffectées des quartiers portuaires (entrepôts de stockage, traitement, hangars...) constitue une préoccupation majeure en matière de recomposition urbaine de ces sites stratégiques.

Ceci passe d'abord par la nécessité de définir la nouvelle vocation à attribuer à ces quartiers généralement contigües aux vieilles villes.

Deux grands axes de réflexion découlent de cette problématique à savoir :

- Il s'agit, soit d'adopter une attitude conservatrice ayant pour objet la préservation et la mise en valeur de ces entités portuaires.  
Notamment pour ce qui concerne les entités portuaires incluse dans les secteurs sauvegardés et donc soumise aux prescriptions techniques des PPSMVSS (à l'image de la casbah d'Alger, Tipaza Cherchell, Sidi EL Houari...).
- Soit d'opérer un renouvellement urbain dans l'esprit de la concrétisation de projets contemporains renfonçant la dynamique de développement de nouvelles centralités dans les centres urbains relativement récents.  
Ces sites sont cette fois soumis aux instruments d'urbanisme moins contraignants (PDAU et POS) encourageant des actions innovatrices.

Le 1<sup>er</sup> axe de réflexion suppose d'adopter des actions de conservation et de réutilisation des vieilles structures portuaires, ou encore d'entreprendre des opérations de mise en valeur à travers des aménagements spécifiques pour le tourisme et la convivialité.

Le 2<sup>eme</sup> axe de réflexion quand à lui, tend vers la restructuration radicale renforçant et agrandissant le caractère de centralité révélé dans ces quartiers stratégiques, soit en les intégrant dans la structure urbaine de la vieille ville, soit en les insérant dans un aménagement d'ensemble incluant la nouvelle aire urbaine.

### **I.3. CHOIX DU CAS D'ETUDE:**

La ville d'Alger s'affirme aujourd'hui comme métropole émergente, en témoignent les grands projets inscrits dans le cadre du plan stratégique d'Alger 2029 : de grandes infrastructures de base sont réalisées, de nouvelles centralités sont affirmées; d'autres sont à définir ou à renforcer. Ces grandes opérations nécessitent la conception d'un projet urbain d'envergure gravitant inévitablement autour de la frange littorale de la capitale qui, fort heureusement, s'étend, presque sans grandes contraintes physiques, sur un linéaire incroyable. Sans compter les friches industrielles dont disposent les entités du Hamma, Bab El Oued, Les annassers,

Hussein Dey et Mohammadia. Le projet d'aménagement de la Baie d'Alger est porteur d'ambitions clefs pour la capitale : équilibre entre cohésion et attractivité, développement et durabilité, tradition et modernité<sup>5</sup>...

Ce dernier s'étend sur un territoire particulier de la zone côtière sur plus de 70 km de long, afin de le maîtriser, six pôles devront être apte à focaliser le développement futur, à travers la réhabilitation et la reconquête de ces espaces de centralité :

1. La marine – basse casbah (centralité commerciale et urbaine) ;
2. 1<sup>er</sup> mai – Hamma (centralité d'affaire) ;
3. Caroubier – El Harrach (fonction universitaire avec un caractère de détente) ;
4. Lido – Bordj el Kiffane (tourisme) ;
5. Le front de mer ouest (Bab el oued, Bologhine, Rais Hamidou et Hammamet), il s'agit de renforcer la vocation touristique naturelle de ce pôle ;
6. El Djamila – Zeralda (centre d'affaire national et international).<sup>6</sup>

La concrétisation de ces grandes actions est prévue sur des sites déjà urbanisés et présentant des situations délicates. De plus ce grand projet soulève de façon profonde la question de la reconquête des quartiers portuaires.



Figure 1.1 MASTER PLAN 2010-2019

Source : <http://www.arte-charpentier.com/fr/projet/labaie-d'alger/>

<sup>5</sup>LA BAIE D'ALGER, un projet ambitieux d'aménagement pour Alger, Arte-charpentier architectes

<sup>6</sup>SEDDIK Hammache, les grands projets urbains en cours, Alger métropole page 30.

#### **I.4. HYPOTHESE DE RECHERCHE:**

Partant du constat que la quasi-totalité des quartiers portuaires algériens ont été réalisés durant l'occupation française (plus précisément au début du 20ème siècle) et que ces grands ouvrages ont été délibérément détachés des vieilles villes (sauf en de très rares cas), il nous semble plus judicieux de considérer l'avenir de ces sites dans une démarche visant la recomposition urbaine affichant clairement la centralité sous une forme contemporaine d'aménagement global d'ensemble (encourageant le renouvellement urbain). Le site choisi pour la mise en pratique, du moins à titre illustratif voire réglementaire, de la reconquête de l'entité portuaire permet d'aborder des débats de rang mondial.

#### **I.5. L'OBJECTIF DE L'ETUDE:**

Les objectifs de notre travail se présentent comme suit :

On peut citer comme objectif :

- La réconciliation ville/mer. Ce souci de rouvrir la ville sur la mer, impose des questions à l'échelle mondiale de repenser les bandes côtières comme l'élément clef de ce phénomène.
- Adapter des démarches de renouvellement urbain en impulsant une dynamique sociale de mutualisation, de communication et de culture.
- L'insertion des quartiers dans la nouvelle centralité.
- La sauvegarde des immeubles historiques qui participent à la construction de l'identité urbaine et qui assurent un rôle de mémorisation du lieu.
- Prendre exemple sur les expériences mondiales d'aménagement des fronts de mer et leurs contributions dans le renforcement des nouvelles centralités.
- Elaborer les recommandations adéquates pour un aménagement du front de mer compatible avec le nouveau statut de la ville, celui de nouvelle centralité métropolitaine.

#### **I.6. APPROCHE METHODOLOGIQUE :**

Il sera question dans un premier temps, de développer le sens des concepts relatifs au thème de recherche ainsi qu'aux différentes dimensions et autres critères y afférents.

L'approche cognitive mettra l'accent sur :

- L'acquisition de connaissances relatives aux villes portuaires algériennes, précisant :
  - Les caractéristiques spatiales des structures portuaires
  - Le contexte historique ;
  - Les visées économiques de développement ;
  - La nature des ouvrages édifiés ;

- L'état des lieux actuel (morphologique)
  - Tendances d'évolution ou type de mutations enclenchées.
- Engager une réflexion sur :
    - Le cadre théorique abordant les préoccupations mondiales envers ces sites sensibles ;
    - Les enjeux mis en avant et les stratégies développées ;
    - Les expériences de recomposition urbaine des quartiers portuaires méditerranéens en se focalisant notamment, sur l'analyse des formes urbaines proposées.

L'étude d'exemples s'appuiera d'abord sur des quartiers portuaires nord- méditerranéens, qui ont largement abordé la question de la recomposition des fronts des villes portuaires et leur revitalisation.

Puis dans un deuxième temps, il sera question d'aborder les expériences lancées à travers les sites sud- méditerranéens dont les caractéristiques sont plus proches de la réalité algérienne.

Cette étude comparative s'appuiera sur les critères d'analyse suivants:

- Le système structurel : faisant ressortir le mode de réappropriation de l'eau, l'identification des entités homogènes et leur mode d'association, la question de l'insertion des quartiers anciens et leur participation à la nouvelle vie urbaine et la mobilité.
  - La (ou les) vocations affectées : les activités et services proposés, le mode de définition des centralités et la question de l'utilisation de la mixité fonctionnelle.
  - La composition urbaine : ou la lecture morphologique des composants de l'urbain permettant de mesurer les caractéristiques architecturales et urbaines préconisées.
- Esquisser des recommandations pour la mise en projet des opportunités existantes en Algérie (à travers un cas d'étude) dans l'optique du renforcement de la centralité de ces entités stratégiques, ceci à travers :
    - la modernisation des structures urbaines,
    - le développement des infrastructures de transport,
    - la réconciliation des villes avec la mer ;
    - le développement du tourisme
    - la mise en valeur des ensembles historiques

## 1.7. CONCLUSION

A la lumière de ce qui précède, ce travail se veut comme une contribution à la constitution d'une base de données permettant de mieux appréhender la question de la reconquête des quartiers portuaires algériens, qui constitue une réserve foncière stratégique dans nos villes dont les aménageurs, les décideurs et les acteurs urbains devraient se pencher plus sur les expériences étrangères qui sont en avance en la matière mais, qui semblent nous envier notre "retard".

Il s'agira donc pour nous de :

- Constituer une base de connaissance de référence sur les stratégies et les procédures relatives à la recomposition urbaine des villes et quartiers portuaires en méditerranée.
- A travers une démarche comparative, mesurer les incidences de la mondialisation sur les tissus urbains (des villes portuaires) algériens en tenant compte des expériences des autres pays de la rive sud-méditerranéenne.
- Aborder le devenir de la baie (ville) d'Alger en bénéficiant des expériences similaires et en confrontant les concepts relatifs à la recomposition urbaine synthétisés, avec ceux du master plan.

## **CHAPITRE II : ETAT DE L'ART**

### **II.1 INTRODUCTION :**

La thématique est structurée par un ensemble de notions, elles permettent de diviser ce domaine aussi large et de cerner plusieurs groupes qu'elles caractérisent. Pour définir ces notions nous partons des éléments de notre sujet, c'est-à-dire, des concepts qui gravitent autour de notre sujet d'étude, à savoir la recomposition des quartiers portuaires et dont se dégagent quelques notions structurantes.

Il s'agira également dans ce chapitre de développer le sens des concepts relatifs au thème de recherche ainsi que l'acquisition de connaissances relatives aux villes portuaires.

Cette partie sera clôturée par une présentation d'exemples de références reconnus et similaires à notre cas d'étude, ainsi que des situations de réaménagement des fronts d'eau. Il s'agira également d'illustrer la succession des phénomènes qui guident une recomposition ville-port et qui viennent après une étape de déclin et de rupture ville/port et aborder les options de réaménagement choisis.

### **II.2. DEFINITIONS :**

#### **II.2.1. LE PROJET URBAIN**

Au préalable, le projet urbain, qui est la démarche que nous avons adopté comme outils d'aide à la conception, le projet urbain introduit d'autres concepts importants, notre intérêt s'appuiera sur l'action du renouvellement urbain ainsi que les différents concepts et actions qui vont nous permettre de mener à bien notre action d'aménagement.

Ces notions sont complétées par une liste de notions « synonymes » et de proches comme : renouvellement urbain, restructuration, rénovation, réhabilitation, densification...etc. et qui sont en relation avec la problématique posée au préalable.

#### **II.2.2. LA NOTION DU PROJET URBAIN :**

P. Ingallina souligne le projet urbain comme suit «.. il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats»<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Ingallina, P. 2001. Le projet urbain. Que sais-je? no 3585, Paris: PUF.

Selon Christian DEVILLERS, c'est « ...une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après. »<sup>8</sup>

Ariella MASBOUNGI de son côté a affirmé que le projet urbain est « Une stratégie pensée et dessinée de la ville, une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux, économique, urbains et territoriaux»<sup>9</sup>

Jean YVES le définit aussi « le projet urbain serait une réponse conjoncturelle permettant d'administrer l'espace, c'est-à-dire, au sens du « projet urbain » comme pratique alternative, administrer les hommes – les élus, les professionnels, les citoyens, les habitants...etc. pour administrer les choses »<sup>10</sup>

De ce fait le projet urbain est un acte intermédiaire, un élément important dans le processus de la planification urbaine qui fait le lien entre planifier et construire à travers une démarche précise ce qui permet ainsi le passage et la transition entre la dimension urbaine et la dimension fonctionnelle en créant la cohérence propre entre les différents composants de la ville.

Selon Patrizia Ignalina « ... Un projet urbain ne se fait pas en un jour, mais il accompagne le processus de transformation urbaine dans la durée, il ne peut pas répondre à la logique de l'urgence souvent invoqué par les maires. Il doit réunir des compétences multiples, car il s'applique à la ville qui est une réalité complexe pas unique ou formes matérielles et formes sociales sont liées dans des relations qui se sont établies dans le temps et dont il devra prendre compte. Il se réfère à une multiplicité de techniques dont la maîtrise ne peut être confiée aux seuls architectes ou ingénieurs, mais demande selon le cas, d'autres compétences spécifiques et nécessaires pour sa faisabilité (y compris financière) puisque il a une visée large, il doit permettre le débat et l'échange avec la population dont l'avis est déterminant... »<sup>11</sup>.

De ce fait le projet urbain est un acte intermédiaire, un élément important dans le processus de la planification urbaine qui fait le lien entre planifier et construire à travers une démarche précise ce qui permet ainsi le passage et la transition entre la dimension urbaine et la

---

<sup>8</sup>DEVILLERS Christian, *Le projet urbain*, édition. Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, pages 1

<sup>9</sup> Ariella MASBOUNGI, *op.c* p23

<sup>10</sup>Jean-Yves, *projet urbain, ménager les gens, aménager la ville* p 98

<sup>11</sup> Patrizia Ignalina. *Le projet urbain*, 3<sup>éd.</sup>, Paris, Presses Universitaires de France « *Que sais-je ?* », 2008

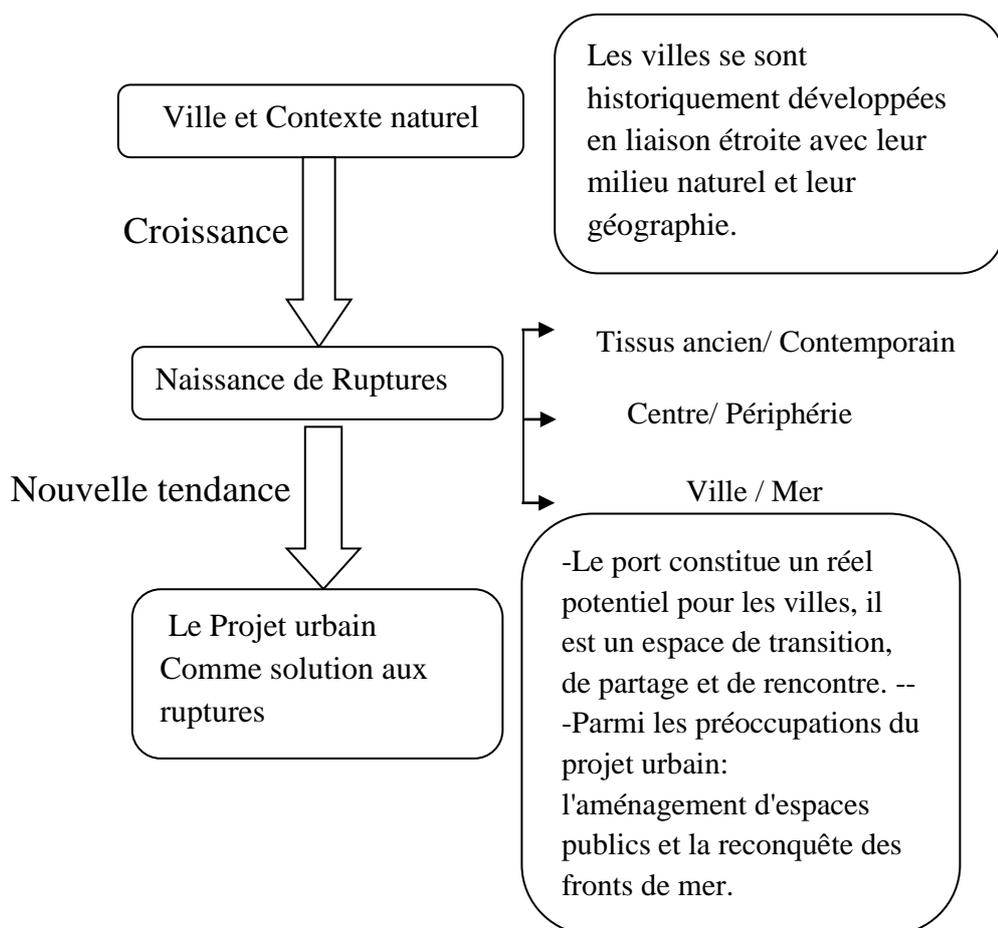
dimension fonctionnelle en créant la cohérence propre entre les différents composants de la ville.

### II.2. 3. LE PROJET URBAIN UNE DEMARCHE STRATEGIQUE POUR LA

#### RELATION VILLE/PORT :

Nous avons voulu synthétiser la relation entre le projet urbain et notre thème de recherche à travers la question principale « quel projet urbain pour une relation centre historique/port schématisé comme suit :

Pour notre cas, le projet urbain constitue le fondement de notre recherche dans le cas où il est considéré comme la démarche adoptée pour concrétiser notre thématique de recomposition des petites villes portuaires par le réaménagement des waters front, ce qui nous pousse à se demander en quoi consiste cette démarche ?



**Figure 2.1 :** schéma expliquant la relation du projet urbain avec la rupture ville/port

#### **II.2.4. PRESENTATION DE LA VILLE LITTORALE :**

Les villes littorales sont considérées souvent comme un patrimoine architectural, une superposition de civilisations et un centre d'échange, d'attraction et de pouvoir compte tenu de leurs positions de contact terre et mer qui a fait d'elles un laboratoire en termes d'architecture, d'urbanisme et de mosaïque architecturale.

#### **II.2.5.LA CLASSIFICATION DES VILLES LITTORALES :**

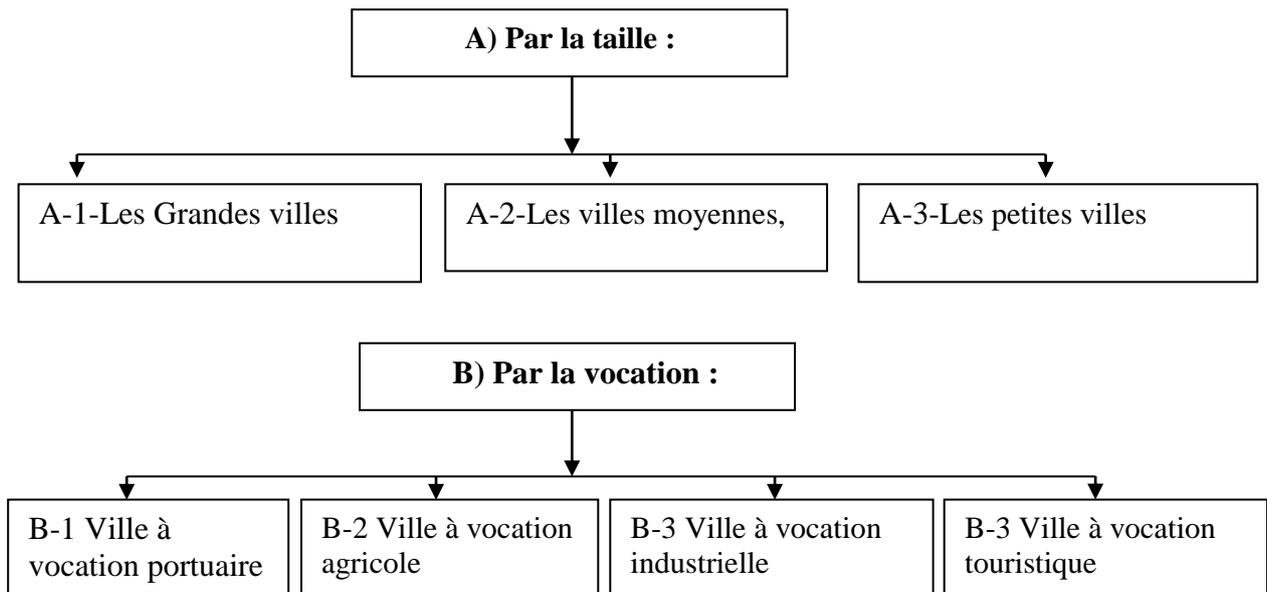


Figure 2.2 : Schéma expliquant Les classifications des villes littorales

#### **C) Les principales activités liées à la proximité de la mer sont:**

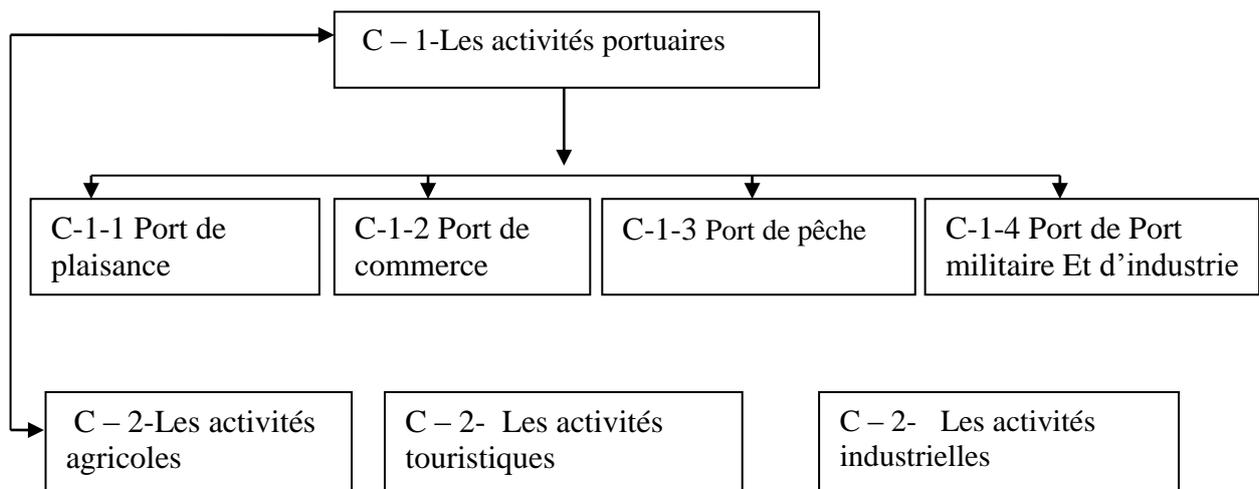


Figure 2.2 : schéma expliquant Les principales activités liées à la proximité de la mer

À ces activités matrices viennent s'ajouter de nouvelles activités telle que : l'artisanat, l'immobilier et les activités de services.

## **II.3.DEFINITION, CONCEPT ET MUTATION DES PORT ET DES VILLES**

### **PORTUAIRES :**

#### **II.3.1.DEFINITION DES VILLES PORTUAIRE :**

Une ville portuaire est tellement complexe qu'elle subit une absence de définition consensuelle, malgré les nombreux travaux et études effectués sur elle, cela renvoie à la difficulté soulignée par Roger Brunet « *de traiter d'un objet réel non identifié* »<sup>12</sup>

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

Nous préconisons qu'il est indispensable de définir la notion de *port* comme étant l'élément clé de cette recherche et afin de mieux comprendre la fonctionnalité de la ville portuaire.

#### **II.3.1.1.LE CONCEPT DU LITTORAL**

La zone littorale est définie comme « une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. Elle correspond rarement à des entités administratives ou de planifications existantes. Les systèmes naturels côtiers et les zones dans lesquelles les activités humaines sont liées à l'exploitation des ressources littorales peuvent donc s'étendre bien au-delà des eaux territoriales et à des kilomètres à l'intérieur des terres ». <sup>10</sup>

**II.3.1.2.LE CONCEPT DE PORT :** est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires.

Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations, il est un lieu de séjour<sup>13</sup>.

Dans le cas des villes portuaires, la nodalité se rapporte aux infrastructures portuaires principalement, à leur taille et leur degré d'accessibilité nautique et terrestre.

---

<sup>12</sup> . R. FERRAS (1993 in. *Port cadre de ville*. p.93

<sup>13</sup> Définition selon l'encyclopédie libre Wikipédia, *Ibid*

Le port lui-même est aménagé avec des jetées, des quais, Des foutons et doit être relié à d'autres moyens de transport (routier, ferroviaire...).Son origine est du latin portus qui se rapporte au grec, passage.

Si les sources sur le domaine ne sont pas définitives, les premiers ports construits semblent toutefois remonter aux phéniciens ; Les ports se développent aussi le long de la Méditerranée, la transformation est complète.

Les ports de plaisances se développent et prolifèrent, le long des côtes des pays développés par la création de marinas parfois géantes.

### **II.3.1.3.LA MER DES VILLES**

Chaque ville, dans sa propre mesure, vit de ses mémoires, Les villes méditerranéennes, sans doute, plus que les autres. Dans ces villes le passé fait toujours concurrence au présent, le futur se propose comme une image du passé plutôt que du présent.

Quelques spécialistes affirment que dans la région méditerranéenne les villes ne naissent pas comme ailleurs - en tant qu'évolution d'un village- bien au contraire, ce sont-elles qui donnent origine à des villages tout autre et qui déterminent la fonction de ces villages, les villes de la méditerranée naissent villes et non pas des villages qui évoluent.

### **II.3.1.4.VILLES COTIERES ET VILLES PORTUAIRES**

Il faut distinguer les villes côtières d'une manière générale et les véritables villes portuaires. Dans les premières, les ports ont été souvent bâtis par nécessité, alors que dans les villes portuaires ; ils sont apparus de façon tout à fait naturelle. Les uns restent presque toujours des jetées pour l'embarquement et le débarquement ou l'ancrage, les autres deviennent des espaces particuliers, parfois des mondes.<sup>13</sup>

Les villes portuaires méditerranéennes ont eu leur évolution ; perdant ou retrouvant unité ou cohérence dans le présent ou dans le passé, leur splendeur et de façon également évidente, leurs éclipses en portent les cicatrices.

Un port de plaisance est un port situé en bord de mer ou de rivière, réservé aux bateaux de plaisance à voile et à moteur. Il accueille des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs en offrant des services variables d'un port à l'autre.

Un port littoral de plaisance offre généralement plusieurs centaines de places de taille variable pour des bateaux

Lorsqu'il est situé directement en bord de mer, un port de plaisance comporte une ou plusieurs digues destinés à protéger les embarcations de l'action de la houle et des vagues.<sup>14</sup>

### **II.3.1.5.LES SERVICES**

Les services disponibles dans un port de plaisance comportent généralement :

Un yacht club, des magasins d'accastillage, des chantiers navals spécialisés dans la plaisance et des restaurants viennent souvent compléter cet ensemble

- la mise à disposition d'eau potable et d'électricité,
- Une capitainerie chargée de gérer le port mais qui met également à disposition les informations météo marine, les bulletins d'information destinés à la navigation, et assure le pilotage et l'accueil des bateaux visiteurs,
- des sanitaires,
- un accès à l'internet.

La thématique de la plaisance s'inscrit dans un contexte de saturation de la demande d'anneaux et d'appontements, coïncidant avec le redéploiement des villes littorales vers les friches portuaires adjacentes. Ce double phénomène, accéléré à partir des années 1990, s'est généralisé depuis le début du XXIe siècle.<sup>15</sup>

La présence ou l'extension d'un port de plaisance à proximité d'un centre urbain produit divers impacts territoriaux. Ceux-ci peuvent être positifs, par l'apport d'une valeur ajoutée, économique, technique, sociale ou culturelle. Mais sa présence peut aussi conduire à des concurrences d'usages, issues de perceptions très variables ou à des tensions entre les différents acteurs qui cohabitent sur le territoire portuaire ou à proximité de ce dernier. Ces faits peuvent dépendre des fonctions antérieures du site (pêche, industrie portuaire, commerce...) des loisirs et du tourisme intégrant une vision plus complexe des pratiques, des usages et des attentes du plaisancier, du visiteur, du touriste Ce constat conduit à une extension de la fonction du port de plaisance, qui ne se limite plus au loisir ou au sport nautique.

On propose de se consacrer à la définition des relations entre ports de plaisance et comportements urbains, à diverses échelles et selon une pluralité d'enjeux. Il convient de s'interroger sur ces enjeux liés aux impacts spatiaux, paysagers, fonciers et immobiliers de ces Infrastructures, qui matérialisent une triple interface :

- physique et écologique, entre la terre et la mer.
- administrative et politique, entre le port et la ville.
- sociale, culturelle et économique, entre le monde maritime de la plaisance et le monde

terrestre urbain Une situation d'interface qui peut aussi se matérialiser en une rupture entre deux territoires. Car, s' « il faut concevoir le port de plaisance comme un lieu entre terre et mer, entre ville et littoral ... »<sup>16</sup> (S. Gerbaud, 1994).

L'un des questionnements majeurs de proposer ou d'identifier des indicateurs susceptibles de déterminer les éléments d'intégration du port dans la ville et, inversement, de la ville dans un port ; l'un des objectifs consiste à travailler sur le « gommage » d'une frontière physique ou imaginaire entre deux espaces aux temporalités et aux fonctions différentes, mais qui, par-delà leurs différences et leurs ressemblances, peuvent être complémentaires et «travailler » en synergie.

Pour notre recherche on se base sur deux thématiques principales :

La thématique de la plaisance, abordée en tant que loisir, constitue le premier axe de travail. L'activité, synonyme de détente, est ici mise en relation avec le développement des activités sportives et touristiques qui a fortement démarré à partir des années 1960. Il convient de s'interroger sur le port, en tant que porte d'arrivée ou de départ vers le Foreland, ou comme espace résidentiel de week-end. Ou encore en rapport ici avec le profil côtier proche ou là avec les capacités attractives de la ville d'accueil ou du port.

Enfin, la dimension liée à l'évènementiel doit être abordée, comme lien potentiel entre le port, la ville. L'orientation du port de plaisance, par ses types de fréquentation, peut influencer sur son rapport à la ville et à l'urbanité comme conjugaison des modes d'être en ville et de faire en ville.

La deuxième thématique tourne autour des questions d'urbanisme et d'aménagement. Depuis les années 1980, un véritable retour de la ville vers le port se généralise dans le monde. (Barcelone, Gêne, Bilbao Hambourg sont des exemples prestigieux européens.) La réhabilitation de friches permet une mise en valeur d'infrastructures portuaires convertis en Musées, bureaux ou salles de spectacle. Cette dimension tertiaire, associée à un paysage portuaire consacré à la plaisance, conduit à s'interroger sur l'interrelation entre les activités nautiques et terrestres, par le prisme de l'offre commerciale et culturelle.

Sur la culture locale, mais aussi sur des aménagements et infrastructures réinvesties par les habitants (restaurants, cinémas, shopping, promenades ...)

### **II.3.2. BREF HISTORIQUE DES PORTS :**

Au 13<sup>ème</sup> siècle à Sidon et Tyr les phéniciens ont construit les premiers ports. Ensuite à Alexandrie le 2<sup>ème</sup> port a été fondé.

D'autres ports ont émergé le long des côtes méditerranéennes à savoir le port du Pirée à Athènes, le port d'Ostie pour Rome et le port de Carthage.

La révolution industrielle du XIX<sup>ème</sup> a métamorphosé la construction du port grâce à l'apparition du béton et a entraîné une spécialisation et une différenciation entre ports de pêches ,ports militaires ou ports de commerce. Ces derniers se spécialisent encore plus vers le début du XX<sup>ème</sup> siècle en développant des terminaux pour chaque type de marchandises.

Les ports sont des interfaces stratégique aussi bien sur le plan économique. militaire que sanitaire.

Après la révolution industrielle, les métiers portuaires se sont développés dans les communautés côtières qui exerçaient des activités de commerce maritime, de pêche et des activités militaires. L'importance de chaque port dépendait de l'évolution du marché.

L'interface de la ville à la mer a été générateur et stimulant de créativité de nombreuses activités nouvelles ;industrie du poisson ,conserveries, séchage de poisson , construction navale , bases navales , commerce divers , restauration collective , activités artistiques etc

### **II.3.3. EVOLUTION HISTORIQUE DE LA RELATION « VILLE-PORT »:**

<b>Etape</b>	<b>Période</b>	<b>Caractéristique</b>
<b>-Primitive ville/port</b>	<b>-Ancien /médiéval de 19<sup>e</sup> siècle</b>	<b>-Ajustement spatial et fonctionnel de l'association entre le port et la ville.</b>
<b>-étendu port/ville</b>	<b>-10<sup>e</sup> et début du 20<sup>e</sup> siècle</b>	<b>-la connaissance rapide des forces commerciales et industrielles du port se développe au-delà des limites de la ville.</b>
<b>-Moderne industrielle port/ville</b>	<b>-Milieu du 20<sup>e</sup> siècle</b>	<b>-le Développement des industries et l'introduction des conteneurs requièrent séparation /espace.</b>
<b>-Retirer du front de mer</b>	<b>1960-1980</b>	<b>Les changements dans la technologie maritime induit la séparation de la zone industrielle maritime</b>
<b>-Redéveloppement du front de mer</b>	<b>1970-1990</b>	<b>Large échelle pour un port moderne nécessitant de grands espaces terre/mer renouveau urbain d'un noyau originale.</b>
<b>-Renouveau les liens ville/port</b>	<b>1980-2000</b>	<b>Mondialisation et inter-modalité transforment le rôle du port, renouveau des rapports port/ville, redéveloppement urbain améliore l'intégration port/ville</b>

Figure 2-3 : tableau de l'évolution historique du système ville-port

## II.4.IMPACT DES RELATIONS VILLE-PORT SUR LE DEVELOPPEMENT DES VILLES PORTUAIRES :

### II.4.1. LA RELATION ENTRE LA VILLE ET LE PORT :

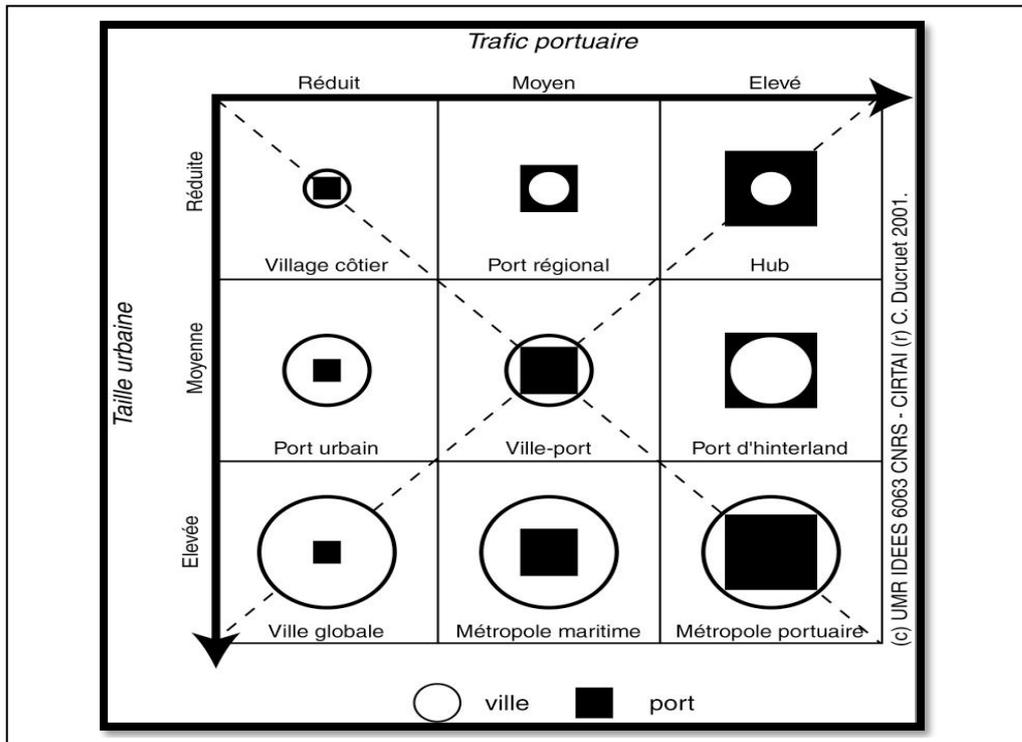


Figure 2.4 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires

Des rapports de contiguïté et d'organisation spatiale entre la ville et le port existent.

Le port, par les richesses qu'il crée, par la multiplication de ses liaisons spatiales, contribue au développement de la puissance de l'agglomération et d'une aire d'influence importante à sa diversité fonctionnelle, à son rayonnement extérieur et à sa centralité.

Un rapport de blocage réciproque ; bloque le port et le contraint à glisser vers l'aval ou sur la terre, le port lui bloque également l'extension de la ville et la canalise vers le sud.

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

Problème de communication interne ; il faut préciser que la ville portuaire ne peut se résumer à la réunion de deux ensembles juxtaposés, la ville et le port, c'est un ensemble complexe d'interaction où le flux entre les deux organes impose un équilibre, une ambiance et un sentiment d'appartenance.

Les deux entités cohabitent activement ; le port est devenu équipement d'une ville qui ne cesse de croître, ni tout à fait urbain, ni tout à fait marin, le port est un territoire de l'entre deux dont la singularité a nourri un imaginaire, puissant, brouillant étonnamment les rapports que cet outil économique entretient avec la réalité

#### **II.4.2. LA RELATION VILLE-PORT**

Les villes portuaires sont des lieux d'essence économique, fondés sur le commerce international, la défense nationale et/ ou la pêche. Leur développement a été porté par le progrès des échanges internationaux et soumis aux grands mouvements de l'histoire, qui ont redistribué en permanence la donne géopolitique mondiale. Si elles se sont toujours attachées à tirer parti des échanges internationaux, certaines d'entre elles se sont trouvées assujetties aux intérêts d'États centralisés et se sont spécialisées sur des activités dominantes, dont la mutation a remis en cause les bases économiques locales. Leur avenir économique s'inscrit dans plusieurs tendances lourdes : mondialisation et libéralisation économique, dématérialisation des échanges et économie de la connaissance.

Pendant de nombreux siècles, ville et port ont formé un système dont leurs activités était quasi consubstantielles, créant ainsi une trame urbaine spécifique à cette logique d'interdépendance et de complémentarité, mais aussi tout un imaginaire, liés à une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échanges, de commerce, centre de vie et de brassage culturel.

Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé. De profondes mutations, de nature technologique mais exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port.

On assiste en effet la plupart du temps à une délocalisation de tout ou partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville, engendrant non seulement des espaces en déshérence au

cœur de la ville, mais également des effets d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville.

Aujourd'hui et depuis déjà quelques décennies selon les pays, les espaces à l'interface ville/port constituent des territoires à recomposer.

#### **II.4.3. LA RELATION ENTRE LE CENTRE-VILLE, LE PORT ET LA MER.**

La relation entre le centre-ville et la mer n'est pas satisfaisante, la morphologie urbaine façonnée par l'histoire du développement économique de la ville a fait que l'accès à l'eau n'est pas immédiat. Or la nouvelle vision, à travers le monde tend vers l'intégration de la façade maritime dans tout projet de renouvellement urbain des centres villes portuaires.

La réconciliation de la ville avec la mer passera obligatoirement par un projet qui prendra en charge cette relation étroite mais conflictuelle entre deux entités en contact. Alors, une opération de renouvellement urbain du centre pourrait préconiser La conquête des friches urbaines, portuaires et industrielles et développer une mixité urbaine et portuaire et instaurer un dialogue direct entre la ville et le port.

#### **II.4.4. LE CLIVAGE VILLE PORT :**

Il existe parfois un « clivage ville / port » qui a de multiples conséquences (au niveau spatial, culturel, social ou économique), ces anciens quartiers maritimes, les espaces portuaires « délaissés » sont généralement perçus de manières négatives par les habitants de la ville, ils sont souvent sales, dégradés et leur vacuité fait peur.

CHALINE CLAUDE, parle avec précision de ces ports et de ces villes portuaires ainsi que les différentes ruptures causées entre la ville et son port ou elle dit « Mer et ports sont au cœur des mutations qui bouleversent les rapports entre l'espace et les sociétés littorales, les acteurs maritimes et portuaires au centre des recompositions, une culture maritime renouvelée émerge sur les côtes et dans les cités portuaires du monde entier »<sup>14</sup>,

#### **II.4.5. LE DELAISSEMENT PORTUAIRE :**

La délocalisation du port et les changements qui l'ont accompagné vont avoir un grand impact sur l'interface ville/port : on aura d'une part des équipements qui vont rester sur place

---

<sup>14</sup> CHALINE Claude, « *Ces ports qui créèrent des villes* », 1994, Ed. l'Harmattan, Paris

n'étant plus adaptés pour la ville vu l'absence de toute activité portuaire, ils vont modifier la nature du contact entre le tissu urbain et le tissu portuaire.

Suite à la dissociation des systèmes urbain et portuaire, l'interface est plongée dans une phase de dysfonctionnement. L'espace est condamné d'une part, il n'est plus d'aucune utilité n'étant plus rentable économiquement et d'autre part le port n'a jamais eu une configuration urbaine classique s'étant développé autour des activités portuaires et maritimes. De ce fait la ville a du mal à s'intégrer à ce tissu voué à l'abandon, l'interface entre les deux se retrouve alors en double décalage par rapport à un port abandonné et une ville qui n'arrive pas à gérer ce dernier.

Le délaissement aura naturellement 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 abandonnés qui étaient liés à l'activité portuaire, de plus en plus désertés et dégradés

#### II.4.6. LA « RECONQUETE » URBAINE DU WATERFRONT

Afin de poursuivre l'analyse des rapports entre ville et port, il est nécessaire de s'arrêter un instant sur ce qui constitue, selon la figure ci-dessous, les phases V et VI de l'évolution de la ville-port, qui correspondent au renouvellement urbain des espaces délaissés, dans la deuxième moitié du XXe siècle.<sup>10</sup>

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th–early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		Mid–20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro (roll-on, roll-off) require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960s–1980s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970s–1990s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links		1980s–2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Figure : 2.5: Les six phases de l'évolution des relations ville-port

#### II.5. LES ACTIONS ENTREPRISES SUR LE FRONT D'EAU:

Lorsque l'on désire designer le processus qui transforme un terrain en un nouvel espace urbain délaissé, on se trouve quelque peu désemparé.

En effet, on trouve plusieurs termes différents, telle que recomposition, reconversion, régénération, réaménagement, reconquête, réhabilitation, rénovation, requalification, restructuration ou même revalorisation, dans notre cas nous allons nous intéresser à quelques actions qui pourront être entreprises sur ces espaces abandonnés.

### **II.5.1. LA RECOMPOSITION :**

Les premières opérations de *recomposition* des *waters fronts revitalisation* nord-américaines des années soixante mettaient l'accent sur le front d'eau en priorité, en renouvelant la fonction, de portuaire à récréative dans la plupart des cas, mais sans pour autant remédier à l'effet d'enclave créé par les besoins industrialo-portuaires.

Mais depuis les années 1990, les projets tentent plutôt d'aménager le front d'eau tout en lui permettant de restaurer la liaison originelle avec la ville, le terme francophone de renouvellement urbain ou régénération urbano-portuaire étant alors plus approprié que les termes anglo-saxons insistant sur une portion de l'espace, le *water front*.

Il est possible aujourd'hui de distinguer plusieurs générations de *water fronts*. La première impulsion a été donnée aux environs des années soixante aux Etats-Unis ; Boston et San Francisco, puis Baltimore font œuvre de pionnières en matière de *water front revitalization*. Les ports d'Amérique du Nord ont été les premiers à quitter la ville en allant se situer dans des eaux toujours plus profondes et sur des espaces toujours plus vierges.

Le renouvellement des villes-ports nord-américaines vise surtout à « reconquérir une centralité perdue » en dotant l'espace autre fois portuaire « de fonctions urbaines exceptionnelles : équipements culturels et récréatifs complétés par une infrastructure d'accueil haut de gamme pour le tourisme d'affaire.

La ville-port mêle habilement des activités récréatives et d'autres de commerces répondant aux nouveaux besoins de la société de consommation. Plus rien à voir donc avec un lieu de transit et de commerce maritime. Le port fait partie du passé et les urbanistes de la ville en quête de post-modernisme en donnent d'ailleurs une évocation nostalgique. Le port du XXe siècle a perdu sa représentation actuelle aux yeux des urbains pour se fondre dans une vision passéiste.

### II.5.2. LA RECONQUETE :

« Reconquête » - un terme récurrent dans la littérature francophone qui traduit bien la volonté des villes de retrouver un morceau d'urbanité autrefois confisqué par le port pour des besoins alors dépassés et sans plus aucun rapport avec l'image moderne de la cité postindustrielle.

### II.5.3. LA RECONVERSION :

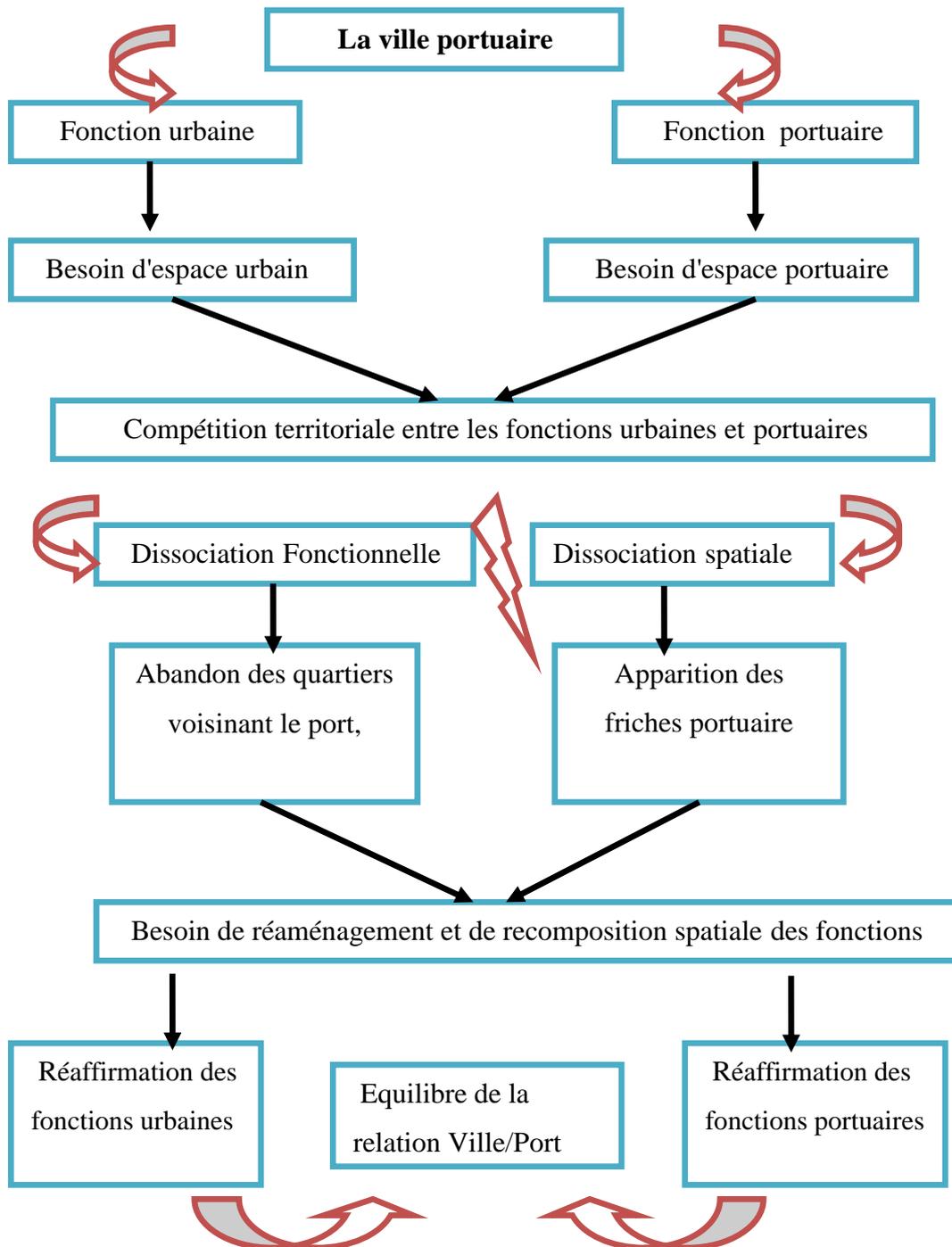


Figure 2.6 : schéma expliquant la Relation VILLE/PORT

D'après l'article de la reconversion des friches urbaines par VERHAGE Roelofou l'auteur a expliqué la reconversion qui « est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement. Ce sont des territoires en crise forte, en déprise économique et démographique sensible, comme les régions postindustrielles ou les anciennes installations portuaires.

Dans cette démarche nous étudierons les différents modes d'action qui restent en rapport avec la reconversion pour en définir la méthode la plus favorable et qui donnera un apport non pas que sur le port mais a toute la dimension urbaine de la ville. On peut voir que les actions entreprises sur les friches présentes tellement de caractéristiques différentes (taille, localisation, activités, dynamique) que les termes aussi peuvent varier d'une situation à une autre.

Si on prend le terme reconversion, selon la définition de VALDA et WESTERMANN : « la reconversion désigne toute modification introduite par rapport à l'affectation initiale »<sup>15</sup>.

Le schéma ci-dessous résume le passage d'une relation ville/port harmonieuse à une relation de dissociation spatiale et fonctionnelle avec d'un côté un abandon des quartiers avoisinant le port et de l'autre les friches industrielles résultant de la délocalisation du port. L'équilibre ne peut être atteint qu'en réaffirmant les fonctions portuaires au sein des friches délaissées tout en y intégrant la ville et les citoyens : c'est la reconversion du port.

## **II.6.ANALYSE DES EXEMPLES DE REFERENCES NORD-MEDITERRANNEENNES:**

Dans cette partie, nous analyserons des projets urbains réalisés dans des villes portuaires. Cette analyse nous permettra de mieux comprendre et enrichir nos connaissances sur les différentes actions et aménagements de ces villes d'une part et d'autre part de mieux comprendre la manière de réaliser un projet urbain afin de répondre aux problématiques de recomposition des fronts d'eau et des besoins contemporains de ses habitants.

Notre choix c'est porté sur deux catégories géostratégiques: les villes portuaires du nord et celles du sud de la méditerranée.

Cette analyse comparative se fera sur la base des critères d'analyse suivants :

---

<sup>15</sup> VALDA.A & WESTERMANN.R, *la suisse et ses friches industrielles, des opportunités de développement au coeur des agglomérations*, Berne, 2004, P3

<b><u>A. Système structurel</u></b>	<b><u>B. Vocation fonctionnelle</u></b>	<b><u>C. Composition urbaine</u></b>
<b>a- Relation ville /port</b> <b>b- Répartition des zones homogènes</b> <b>c- Mode d’insertion des quartiers historiques</b> <b>d- Mobilité</b>	<b>a- Equipements</b> <b>b- Centralité fonctionnelle</b> <b>c- Mixité fonctionnelle</b>	<b>a- Voirie</b> <b>b- Les espaces publics/les composants naturels</b> <b>c- Les éléments de repères</b>

## **II.6.1. LA VILLE PORTUAIRE DE MARSEILLE: LE PROJET EURO-MEDITERRANEEN 1995-2030**

### **Présentation du projet :**

C'est une opération de renouvellement urbain portant sur 480 hectares en centre-ville (friches industrielles, zones portuaires). C'est la plus grande d'Europe dont le développement urbain est une composante forte.

L'opération développe une stratégie d'aménagement et de construction « Low Cost/ Easy Tech » dans un contexte économique et social difficile : en tentant de trouver le meilleur compromis entre qualité environnementale, viabilité technique et économique et qualité d'usage; c'est à dire adoptant une approche de la ville durable méditerranéenne.

### **Contexte :**

Marseille exprime une ambition résolue de développement pour renforcer son attractivité économique et résidentielle, et d'inscription de son avenir dans un cadre européen et mondial. C'est dans un souci d'embellissement de la ville, que Euro-méditerranéen pilote aujourd'hui une grande opération de rénovation urbaine sur un principe de désengorger la ville de ses friches industrielles, qui consomment des surfaces stratégiques au détriment de la ville.

### **Principes et objectifs**

Le projet d'aménagement se base sur les cinq Principes suivants :

1. Mixité sociale, fonctionnelle et intergénérationnelle
2. Approche bioclimatique de l'urbanisme et de l'architecture
3. Nature en ville (projet à l'échelle du grand territoire), qui s'intègre notamment dans la stratégie énergétique (réduction du phénomène d'ilot de chaleur urbain) :
4. Réduction des risques sanitaires (pollution des sols et qualité de l'air) et naturels (inondation), gestion climatique, biodiversité et qualité urbaine
5. Mobilité Bas Carbone.



Figure 2.7 : Périmètre du projet

Source: Euromediterranee.fr

### Objectifs de l'opération :

1. Contribuer au fait métropolitain en assurant un effet levier tant sur l'ensemble du territoire.
2. Concevoir, expérimenter et développer les principes générateurs d'une Eco Cité Méditerranéenne Low Cost/Easy Tech et innovante, diffusable à l'échelle de la métropole et sur les rives de la méditerranée.

3. Poursuivre le développement économique et accompagner la mutation sociale.  
Promouvoir une ville innovante et apprenante par la réouverture de la ville sur la mer et de réaménagement de l'interface entre la ville et le port.

### II.6.1.1. SYSTEME STRUCTUREL

#### Relation ville /port

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 plantés d'arbres, la présence de grands équipements comme le silo, les terrasses du port ... »

#### Répartition des zones homogènes

La transformation du front de mer par le réaménagement ( boulevard du front de mer et les équipements culturels ) est un enjeu urbain majeur car il a redynamisé le centre ville et le port en recréant des connections entre ces deux sites .



Figure 2.8 : le nouveau skyline du front de mer dans le cadre de l'Euro méditerranée

Source : Source: Euromediterranée.fr /Atelier Jean Nouvel

#### Mode d'insertion des quartiers historiques

Le boulevard du littoral est un axe destiné à desservir les équipements culturels du J4 mais surtout à faciliter l'accès au vieux port et au centre-ville de Marseille.



Figure 2.9 : Le boulevard du littoral et le tunnel de la joliette.

Source: Euromediterranée.fr

## **Mobilité**

Le métro de Marseille est un réseau métropolitain, desservant l'agglomération de Marseille.

Le réseau comporte deux lignes, essentiellement souterraines. De plus :

- Un remodelage des infrastructures de transport pour diminuer les nuisances des flux automobiles en centre-ville, notamment pour les entrées et sorties de la ville.
- La réalisation d'infrastructure de transport pour renforcer les transports dans la ville (à l'instar des lignes de tramway, ligne TGV, tunnel Saint-Charles).
- De nombreux parkings sont créés en souterrain, afin de libérer l'espace au sol.
- l'augmentation du nombre de croisiéristes, de manière à faire se déplacer et se divertir ces derniers au centre.

### **II.6.1.2. VOCATION FONCTIONNELLE**

#### **Les équipements projetés**

Un ensemble d'équipements de haut rang a été projeté: le Centre régional de la Culture

Méditerranéenne, un pôle de santé, Euromed center, la Tour CMA-CGM, le pôle St-Jean, le pôle de services et de logement, le pôle commercial et de loisirs et le grand palais des évènements Marseille.



Figure 2.10 : MUSEUM OF CIVILIZATIONS (Musée de civilisations)

Source: Euromediterranée.fr

### **Centralité fonctionnelle**

Activités culturelles, 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.



Figure 2.11 : Mode de reconquête de l'eau par la ville

Source: Euromediterranée.fr

Un « horizon culturel commun » qui se dessine dans la métropole phocéenne. Ainsi La culture se présente dans la reconversion du port de Marseille comme un vecteur de changement de transformation (le Label de capitale européenne de la culture 2013 : Accélérateur de tendances et catalyseur d'énergies).

### Mixité fonctionnelle

La mixité intervient aussi au niveau des moyens de transports. Il est ainsi possible de « donner à vivre la proximité directe d'un port » en se basant sur un principe de mixité organisé sur les 2.7 km de littoral que compte le périmètre Euro-méditerranéen.

La mixité fonctionnelle en Euromed est organisée en trois pôles majeurs :

- Le pôle St-Jean (pôle culturel).
- Un pôle commercial et de loisirs, que le projet des Terrasses du port.
- Un pôle de services et de logement se situera dans la zone d'Arenc.

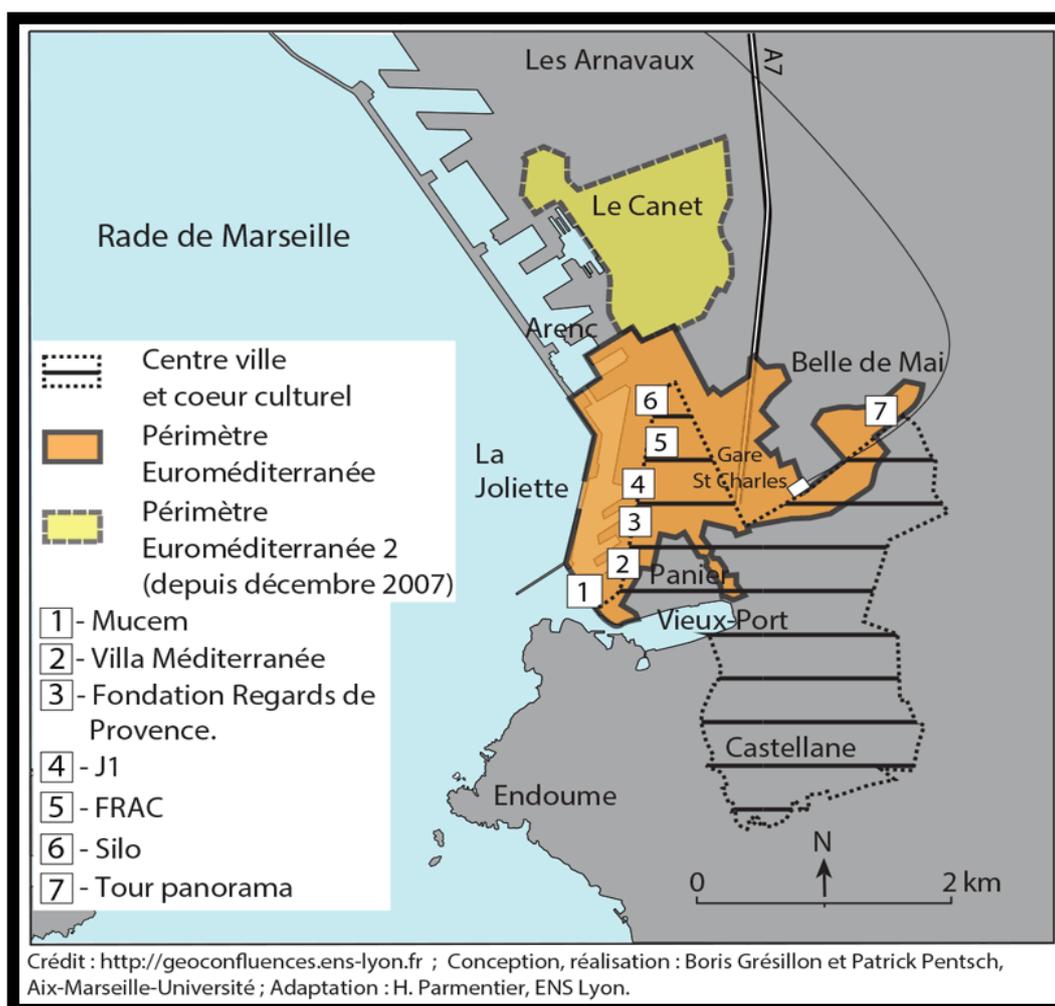


Figure 2.12 : crédit : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>; conception, réalisation : Boris Grésillon et Patrick Pentsch, Aix-Marseille-Université ; Adaptation : H. Parmentier, ENS Lyon.

### II.6.1.3. COMPOSITION URBAINE

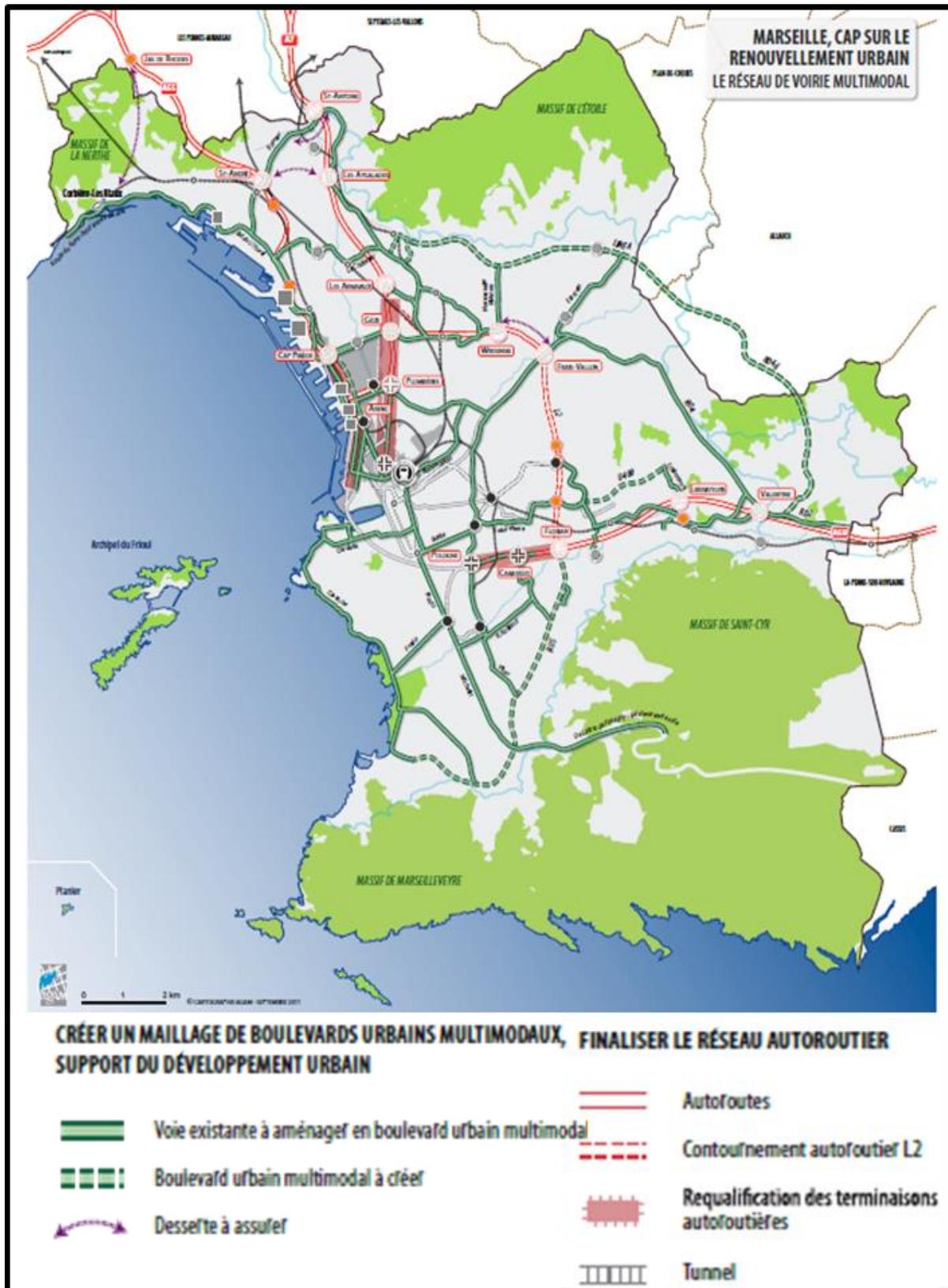


Figure 2.13 : Insertion du projet dans le réseau routier multi-nodal

Source: Euromediterranée.fr

## **Voirie**

Un boulevard piéton ouvrant la ville sur la mer, pour conduire les visiteurs jusqu'aux équipements culturels, commerciaux et de loisirs, la spécificité majeure du boulevard du littoral, c'est d'assumer simultanément, mais dans des proportions variables, toutes les fonctions des circulations automobiles et piétonnes : le transit, la desserte et le stationnement automobile ; le transit piétonnier (cheminements, promenades et piste cyclable ), la desserte des immeubles, et le stationnement des piétons .

Le Tunnel de la Joliette permet de libérer la surface de la circulation de transit. C'est un élément indispensable de la reconquête de la façade maritime. Ouvert sur la mer, élargi à 45 m avec des pistes cyclables, des trottoirs généreux plantés d'arbres. Il reliera la tour CMA-CGM à l'entrée du Vieux Port, et sera rythmé par la présence de grands équipements comme le silo, les terrasses du port, Euromed center ou le MuCEM.

## **Les espaces publics / les composants naturels**

Les terrasses du port conteraient une esplanade de 13,000m<sup>2</sup> qui longera le quai sur 120 m. Ses promenades piétonnes seront destinés aux autochtones et aux voyageurs qui transitent par la gare maritime .



Figure 2.14 : le centre régional de la méditerranée Marseille

Source: Euromediteranée.fr

Le J4/Esplanade St-Jean; une esplanade sur la mer, des espaces verts, des bancs, une promenade le long de la mer sont proposés.

Les Marseillais apprécient de pouvoir s'y promener et s'y délasser tout en bénéficiant d'une

vue panoramique, du Vieux-Port jusqu'à la Digue du large du Port Autonome de Marseille. Depuis l'activation du plan Vigipirate, la Digue du Large n'est plus ouverte au public comme le silo, les terrasses du port, Euromed center ou le MuCEM.

### **Les éléments de repères**

La libération du J4 des emprises du port en fait un espace public majeur au centre-ville que les habitants ont immédiatement adopté l'esplanade de la Major – renommée « Parvis des Escalles » actuellement en cours vise à rendre le lieu entièrement accessible aux piétons et à y installer diverses activités récréatives.

## **II.6.2. LA VILLE PORTUAIRE DE BARCELONE**

### **Présentation du projet :**

Barcelone est une ville portuaire au bord de la mer méditerranée, capitale de la communauté autonome de Catalogne (Espagne) située entre les embouchures des fleuves Besos et Llobregat. Pour Barcelone, la mer est un des principaux éléments qui fait son identité, son littoral contient un patrimoine culturel important, témoignage de l'évolution de la ville. C'est un espace de mémoire, d'histoire et un repère culturel. La relation qui s'est établie entre la ville et le port a évolué au cours du temps, remodelant le rivage de mer qui était auparavant séparé de la ville avec des plages ressemblants a des déchetteries.



Figure 2.15 : carte touristique du port de Barcelone

Source : [www.nrlmry.navy.mil](http://www.nrlmry.navy.mil)

### **Contexte :**

Le port de Barcelone, qui depuis le milieu du siècle dernier a été déplacé de sa localisation

originale, a pris un virage important dans son rôle auprès de la ville à partir des réformes urbaines réalisées à la fin des années 80 avec pour objectifs les Jeux Olympiques de 1992. De Norman Foster à Alvaro Siza ; les meilleurs architectes s'impliquent dans cette aventure.

### **Principes et objectifs**

- 1- La création des kilomètres de plages reliés directement au centre ville à pied par le port ou en métro.
- 2- Intégration de vastes zones de promenade, des centres d'affaires et commerciaux, mais aussi des équipements ludiques, culturels, sportifs et hôteliers.
- 3- Intégration de plusieurs préoccupations pour garantir la qualité de l'espace public : création d'espaces verts, mixité sociale et fonctionnelle, piétonisation, ...
- 4- Mettre en valeur le patrimoine culturel du port et de la ville.

### **II.6.2.1. SYSTEME STRUCTUREL**

#### **Relation ville /port**

La continuité entre la ville et le port est assurée par quatre larges voies, chaque une est bordée de part et d'autre d'arbres assurant un passage piétons et mécanique . en délimitant le port. Ces dernières aboutissent à un espace public ( Jardin , place etc...)



Figure 2.16 : L'articulation mer-ville

Source : [www.nrlmry.navy.mil](http://www.nrlmry.navy.mil)

### **Répartition des zones homogènes**

La création de kilomètres de plages reliées directement au centre ville à pied par le port ou par métro en intégrant de vastes zones de promenade constitue le caractère dominant du projet, qui constitue une référence mondiale d'association harmonieuse d'entités ou zones homogènes dans une même conception urbaine.

### **Mode d'insertion des quartiers historiques**

L'évolution du port et sa capacité a généré un paysage urbain de mondialisation conçu dans le respect du passé de la ville et de la modernité catalane offrant un tissu homogène assurant la préservation du patrimoine de la ville.

### **Mobilité**

L'autre association harmonieuse est reprise aux niveaux de la mobilité à travers la piétonisation et la réalisation d'infrastructures pour renforcer les transports dans la ville

## **II.6.2.2. VOCATION FONCTIONNELLE**

### **Les équipements projetés:**

En plus d'équipements commerciaux, le bâtiment de l'autorité portuaire, le musée de l'histoire de la Catalogne, plusieurs équipements culturels et touristiques sont proposés.



Figure 2.17 : Le bâtiment de l'autorité portuaire  
Source : [www.nrlmry.navy.mil](http://www.nrlmry.navy.mil)

### **Centralité fonctionnelle**

Situé dans le port, au bout de la Rambla del Mar, le Maremagnum est un vaste centre commercial et de loisirs qui offre en plus une excellente vue face à la mer.

De plus, le nombre important d'équipements culturels et touristiques confèrent au port de Barcelone une vocation culturelle.



Figure 2.18 :Le port de plaisance et la ballade sur le port

Source :[www.nrlmry.navy.mil](http://www.nrlmry.navy.mil)

### **Mixité fonctionnelle**

Dans l'objectif d'obtenir une mixité fonctionnelle, la ville s'engage à favoriser le développement des commerces de proximités et garantir la vitalité des espaces publics durant toute la journée.

#### **II.6.2.3. COMPOSITION URBAINE**

**voirie** : La continuité entre la ville et le port est assuré par quatre larges voies, chaque une est bordée de part et d'autres d'arbres assurant un passage piétons et mécanique. en démarrant du port. Ces dernières aboutisse a un espace public (Jardin, place ...)

#### **les espaces publics / les composants naturels**

L'espace public est un élément essentiel dans la conception de la ville de Barcelone.

Le travail sur la typologie des espaces publics tiens toujours compte de leur inscription dans les tissus urbains. Le marquage des espaces publics par des éléments renvoyant à l'histoire est assuré tout en gardant des touches du présent ( installation de sculptures d'artistes contemporain ). L'ensemble des espaces publics forment un ensemble très cohérent

### **Les éléments de repères**

La façade maritime du port comporte plusieurs édifices et éléments structurants vu leur permanence historique. On note :

- 1- La Rambla ( avenue emblématique ) reliant la place de Catalogne au vieux port .
- 2- La statue de Christophe Colomb haute de 60 mètres.
- 3- Le Bâtiment de l'autorité portuaire.
- 4- Le Musée d'Histoire de la Catalogne.



Figure 2.19 : Mode d'association des éléments de repère.

Source : [www.nrlmry.navy.mil](http://www.nrlmry.navy.mil)

### **II.6.3. LA VILLE PORTUAIRE DE TANGER**

#### **Présentation du projet :**

La ville de Tanger dispose d'une position stratégique par rapport à la charnière entre l'océan atlantique et la méditerranée, avec deux façades maritimes.

Porte de la Méditerranée, porte de l'Afrique, elle dispose d'un site unique et idéalement situé. Ville internationale avant l'heure, elle a tous les atouts pour retrouver à l'ère de la globalisation le statut qu'elle a acquis il y a plus d'un siècle.

#### **Contexte:**

Portant sur une surface globale d'environ 84 hectares de terre-pleins, le Projet vise à reconverter le site en un port de plaisance et de croisière, et à renforcer le positionnement touristique et culturel de la ville de Tanger dans le strict respect de l'environnement.



Figure 2.20 : Les trois compartiments du port.

source: [www.youtube.com/?v=TU2LYUKeR6U](http://www.youtube.com/?v=TU2LYUKeR6U)

### **Principes et objectifs**

- Permettre à la ville de Tanger de se positionner en tant que destination phare du tourisme de croisière et de plaisance à l'échelle internationale;
- Assurer une reconversion optimale du site en:
  1. créant un lieu de vie pour tous et le faire dans le respect de la riche histoire de ce site;
  2. assurant une bonne intégration du port dans la ville;
  3. garantissant un développement respectueux de l'environnement;
  4. introduire de nouvelles activités créatrices de richesses et d'emplois

Le projet d'aménagement du site repose sur deux principes fondateurs:

- rendre l'eau à la cité;
- unir le port à la ville.

### II.6.3.1. SYSTEME STRUCTUREL :

#### Relation ville /port

Si la reconversion du port a débouché sur de grandes opérations d'aménagement intégrant les activités de plaisance, de pêche et de croisière, la connectivité avec la vieille ville de Tanger est faible. Tant sur le plan morphologique (urbain) que sur le plan infrastructurel.

#### Répartition des zones homogènes

La médina garde son charme, avec ses maisonnettes aux façades colorées et ses rues serpentine. Mais Tanger s'agrandit et change de visage.

Il y a confrontation entre les différentes entités homogènes de la ville nouvelle. On passe d'un tissu traditionnel (la médina) à un port quasiment moderne avec une composition totalement différente par rapport à l'ancien tissu.



Figure 2.21 : Les polarités projetées

source: [www.youtube.com/?v=TU2LYUKeR6U](http://www.youtube.com/?v=TU2LYUKeR6U)

#### Mode d'insertion des quartiers historiques

L'aménagement favorise une composante culturelle et événementielle au détriment de l'insertion de la médina dans la nouvelle dynamique économique de la ville. Le projet semble combler le manque d'infrastructures et d'espaces pouvant abriter des grandes manifestations.

Le Minaret de la mosquée a été le seul indicateur rappelant l'existence de la médina.

### **Mobilité**

Il a été favorisé la promenade piétonne ainsi que la mobilité verte (téléphérique)

Deux gares au niveau de la zone portuaire :

- Une gare à la jonction du nouveau port de pêche et du terminal passager-croisière ;
- La gare des marinas adossée à l'ancienne gare ferroviaire et qui sera reliée au centre commercial.

Deux autres gares sont prévues en ville :

- gare de la Kasbah : située à Borj Nâam (près de la porte de la Kasbah côté quartier Marchane ;
- gare de la place Faro : en contrebas de la célèbre place située en plein centre-ville.

Le site devra disposer de 4200 places de parking.

En vue de concilier les contraintes environnementales, économiques et techniques, cette capacité sera répartie entre 1000 places en parkings souterrains, 1500 places en parkings semi-enterrés et 1700 places à ciel ouvert.



Figure 2.22 : Vue panoramique de l'aménagement projeté

source: [www.youtube.com/?v=TU2LYUKeR6U](http://www.youtube.com/?v=TU2LYUKeR6U)

## II.6.3.2. VOCATION FONCTIONNELLE

### Equipements

Equipements culturels : Tanger est une ville connue depuis toujours par sa dimension culturelle et festive. Or, la ville souffre actuellement d'un manque d'infrastructures et d'espaces pouvant abriter des grandes manifestations. d'où la composante culturelle et événementielle occupe une place prépondérante dans le projet. Ainsi la ville profitera d'espaces sur lesquels le Projet prévoit la construction et l'aménagement de différents équipements

Hôtellerie : La ville de Tanger dispose aujourd'hui d'une capacité d'hébergement hôtelier de 7400 lits; soit:

- 01 hôtel de catégorie cinq étoiles (300 lits);
- 01 hôtel de catégorie quatre étoiles (500 lits);
- 01 hôtel de catégorie trois étoiles (200 lits);
- 01 résidences touristiques (200 lits).

Commerce et animation : Un pôle commerce et animation, avec une surface commerciale (GLA) de 43.000 m<sup>2</sup>.

Un grand centre commercial de renommée internationale sur une superficie de 25.000 m<sup>2</sup> de surface commerciale (GLA).

Des magasins de grandes marques, des galeries, des cafés restaurants et des lieux de service le long du grand boulevard du môle de commerce, sur une aire de l'ordre de 12 000 m<sup>2</sup>. Ledit boulevard prendra naissance au niveau du Boulevard Mohammed VI et s'étendra jusqu'à la Place du Large.

Des magasins de vente de bateaux de plaisance et d'équipements de sports nautiques situés sur le vieux port d'une superficie de 3000 m<sup>2</sup>.

Des restaurants et des lieux d'animation sur une surface de 3000 m<sup>2</sup> au niveau de la Presqu'île.

Des magasins d'artisanat, agences et services seront implantés sur les différentes zones en fonction des besoins.

### Résidentiels et Bureaux :

Afin que le site soit un lieu de vie permanent offrant un cadre agréable de travail, de résidence et de distraction, le projet prévoit la construction d'espaces destinés aux bureaux de 20.000 m<sup>2</sup> et au résidentiel. : 400 appartements de très haut standing.



Figure 2.23 : Plan de répartition des activités  
 source: [www.youtube.com/?v=TU2LYUKeR6U](http://www.youtube.com/?v=TU2LYUKeR6U)

Dans le souci de préserver les espaces publics, cette composante a été regroupée au niveau du grand môle dans la continuité de la ville moderne dans une parfaite mixité avec la fonction hôtelière.

Se trouvant entre les deux bassins de plaisance, cet endroit offrira un cadre idéal de résidence pour les plaisanciers permanents ou de transit.

**Centralité fonctionnelle**

L'envergure des fonctions et des services proposés a doté la ville d'une centralité fonctionnelle

### **Mixité fonctionnelle**

La diversification des fonctions grâce au large panel d'équipement et de logement qui a été mis en place a permis au port de Tanger de bénéficier d'une mixité fonctionnelle.

### **II.6.3.3. COMPOSITION URBAINE**

#### **voirie**

- *Voies mécaniques* : Le boulevard du front de mer constitue l'épine dorsale portant l'aménagement du front d'eau.
- *Voies piétonnes* : Trois accès piétons à partir des portes de la médina matérialisés par des rampes en passant par de vastes places publiques.

#### **Les espaces publics/les composants naturels**

La ville est dotée 30 ha d'espaces publics au regard du manque de parcs et d'espaces publics dans la ville. Le Projet prévoit l'aménagement de cinq places publiques.

1. Place Bab Al Marsa, ou « Porte du Port »,
2. Place du large :
3. Place de la Presqu'île :
4. Le Parc du Port :
5. Place de la Mosquée :

#### **Les éléments de repères**

Le Minaret de la mosquée rappelant la médina constitue l'élément singulier dans la composition urbaine.



Figure 2.24 : L'aménagement vu de la mer  
source: [www.youtube.com/?v=TU2LYUKeR6U](http://www.youtube.com/?v=TU2LYUKeR6U)

## CONCLUSION :

Ce chapitre constitue le domaine de connaissance de base englobant les concepts, les notions et les directives fondamentales nous permettant d'élaborer un état des lieux assez consistant pour mieux appréhender notre investigation, orientée sur la recomposition des quartiers portuaires à travers les deux rives de la méditerranée.

On arrive à conclure à la fin de ce chapitre que le phénomène de dissociation ville -port a conduit la ville portuaire à vivre un grand conflit où les fonctions urbaines et activités portuaires ne sont plus compatibles, une désarticulation physique due à la création des barrières morphologiques (physiques) et autres fonctionnelles, qui s'apparente à une situation de crise. Ce qui implique le besoin d'une stratégie efficace, celle qui permet la recomposition ville-port qui bénéficie d'exemples très riches en enseignements à travers des situations différentes mais, semblables à notre cas d'étude, qui n'a d'autres alternatives que de s'inscrire dans l'ère de la mondialisation..

L'analyse comparative d'exemples de projets similaires a fait ressortir les éléments suivants:

Pour ce qui est d'abord des cas de Marseille et Barcelone, les projets de reconquête des ports expriment une ambition résolue de développement pour renforcer l'attractivité économique et résidentielle, et d'inscription de leur avenir dans un cadre européen et mondial.

Ces projets adoptent une approche durable de la ville en tentant de trouver le meilleur compromis entre qualité environnementale, viabilité technique et économique et qualité d'usage.

A Marseille, le projet développe les principes générateurs d'une Eco Cité Méditerranéenne Low Cost/Easy Tech et innovante, diffusable à l'échelle de la métropole et sur les rives de la méditerranée (Nature en ville, Stratégie énergétique, Réduction des risques sanitaires et naturels, Gestion climatique, Biodiversité et Mobilité Bas Carbone)

La réouverture de la ville sur la mer et le réaménagement de l'interface entre la ville et le port constitue une priorité dans les aménagements .

Au delà de ces actions innovatrices et dans un souci d'embellissement des villes, que ce soit à Marseille ou à Barcelone, de grandes opérations de rénovation urbaine basées sur le principe de désengorger les villes de leurs friches industrielles, consommatrices des surfaces stratégiques, que ces projets arrivent assurer la connectivité entre ville et port.

Concernant, l'autre exemple, à savoir la ville portuaire de Tanger, le projet vise à reconvertir le site en un port de plaisance internationale et de croisière, et à renforcer le positionnement touristique et culturel de la ville de Tanger dans le respect de l'environnement.

Dans sa tentative de "rendre l'eau à la ville" et d'"unir le port à la ville", le projet ne semble pas cohabiter avec la médina, par la rupture d'échelle qu'il provoque.

Le recours à la projection d'un espace vert monumental traduit parfaitement ce "repli stratégique" des aménageurs à faire la liaison entre la vieille ville et l'aménagement du port.

L'intérêt est donc de confronter à notre cas d'étude ces expériences très riches en enseignement, nous tenterons d'aborder des orientations utiles pour l'aménagement et d'aborder les conditions les plus favorables pour son élaboration.

## **Bibliographie :**

### Ouvrages :

- Saïd ALIMI, Urbanisme et colonisation, Ed Mardage (2002)
- Tahar BAOUNI, voirie et réseaux urbains divers, Premier guide Algérien de prescriptions Bâtiment, Alger, France, ed :les alternatives urbaines,2011
- Régis BOURRIER, Bechir SELMI, pratique des VRD et aménagement urbain, voiries et réseaux durables, le monitor 2011
- Jacques BOSSER, Architectures + architectes contemporains, Genève, ed : Aubanal, 2008.
- Claude CHALIN (S/D), Ces ports qui créent la ville.
- D.CHERFAOUI, Espace public, le guide prescripteur, Premier guide Algérien de prescriptions Bâtiment, Alger, ed :les alternatives urbaines,2011
- Philippe CLARGEAU, Nathalie BLANC, Trames vertes urbaines de la recherche scientifique au projet urbain, Paris, ed :Le monitor,2013
- DUCRUET, Structure et Dynamique spatiale des villes portuaires.
- Emmanuel BOUBECHA, ville et port mutation et recomposition.
- GIOVANNI .G, L'urbanisme face aux villes anciennes, Ed SEUIL (1998)
- ALI HADJIEDJ, CLAUDE CHALIN, JOCELYNE DUBOIS-MAURY, Alger, les nouveaux défis de l'urbanisation Ed L'Harmattan 2003.
- Farid HIRECH, Petits paradis D'ALGER, Alger, ed : les alternatives urbaine.
- JOHN, W. REPS, La ville américaine, fondation et projet1965-1969.
- KRIER. R, L'espace de la ville, théorie et pratique, archives d'architecture moderne (1975).
- OSTROWSKI .W, Les ensembles historiques et l'urbanisme C.R.U Paris (1976)
- PANERAI. PH, DEMORGON. M, DEPAULE. JC, Analyse urbaine Ed parenthèse (1999).
- PANERAI. PH, DEMORGON. M, DEPAULE. JC, Eléments d'analyse urbaine AAM (1980).
- SaidouniMouaouia, éléments d'introduction à l'urbanisme, 2015 Histoire, méthodologie, règlementation,Alger, Ed : CasbahEdition, 2010.
- Philippe Panerai, Jean Castex, Jean-Charles Depaule, Forme urbaine de l'ilot a la barre, Alger, Ed : BARZAKH, 2009

### Thèses :

- AMIRECHE Toufik, mémoire de magistère en faits urbains, Approche des espaces publics urbains.

- Benameur Amina Hadia, mémoire de magistère en architecture et urbanisme, pour une approche de renouvellement urbain cas des grands ensembles.
- BOUDRA Messaoud, mémoire de MAGISTERE EN URBANISME, pour un meilleur renouvellement du centre de Guelma.
- Colloque Philosophie & Architecture Clermont-Ferrand, avril 2001, Philippe Madec, 2002
- La composition urbaine, note et essai bibliographique, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Centre de Documentation de l'Urbanisme
- Les nouvelles relations ville-port à Marseilledans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée Magali Henry 2006
- Mémoire de magistère QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LAVILLE A LA MER

#### Webographie :

- Google images
- Google scholar
- <https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-daffectation-du-sol/le-plan-regional-daffectation-du-sol-pras/prescriptions/l.-glossaire-des-principaux-termes-utilises-dans-les-prescriptions-urbanistiques#P>
- <http://docum1.wallonie.be/DOCUMENTS/SSC/Hainaut/53053-SSC-0001-01-PRES-01-01.pdf>
- [http://www.commune-de-montreux.ch/fileadmin/documents/commune-de-montreux.ch/pdf/Urbanisme/PDcom\\_4\\_structure\\_urbain.pdf](http://www.commune-de-montreux.ch/fileadmin/documents/commune-de-montreux.ch/pdf/Urbanisme/PDcom_4_structure_urbain.pdf)
- <http://norois.revues.org/899?file=1>
- [http://editionsparentheses.com/IMG/pdf/p154\\_analyse\\_spatiale\\_cartographie\\_et\\_histoire\\_urbaine.pdf](http://editionsparentheses.com/IMG/pdf/p154_analyse_spatiale_cartographie_et_histoire_urbaine.pdf)
- <http://www.cty.ch/index.php/fr/restaurant>
- <http://mappemonde.mgm.fr/num21/articles/art09101.html>
- [http://www.faire-territoire.fr/2012/20121029\\_nature\\_en\\_ville\\_vegetal.php](http://www.faire-territoire.fr/2012/20121029_nature_en_ville_vegetal.php)
- <http://etudesbalkaniques.revues.org/227>

- [http://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/data.nsf/6A1514CA05AF858FC1257B8200445CDB/\\$file/synthese\\_barcelone\\_espaces\\_publics.ppd](http://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/data.nsf/6A1514CA05AF858FC1257B8200445CDB/$file/synthese_barcelone_espaces_publics.ppd)
- <https://echogeo.revues.org/12191>, Nature urbaine et urbanité dans la station touristique de
- Salou (Espagne), au travers de l'étude : d'un parc-promenade, d'un paseo, d'un parc urbain
- <http://vertigo.revues.org/12670>, Évolution de la place du végétal dans la ville, de l'espace
- vert à la trame verte.
- Wikipédia
- Dictionnaire Larousse