

4-720-600-EX-1

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

OPTION : Architecture en Zone Urbaine Littorale

A.Z.U.L

Atelier : intervention en zone front de mer

Mémoire de master 02
**REVALORISATION DE L'INTERFACE VILLE-
PORT**
(Cas de Tipasa)



Enseignant porteur de Master : Dr. ICHBOUBEN Y.

Présenté par :

BOUZID AICHA.

HIDECHE OUARDIA.

Encadré par :

Mr. AOUISSI K.B.

Dr. MOHAMED-CHERIF F/Z.

Année universitaire : 2015/2016.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

DEDECAGE :-

Je dédie ce modeste travail à mes très chers parents qui sont la bougie qui illumine ma vie.

À Mes frères et mes sœurs.

À toute ma grande famille.

À tous mes amis et à tous mes enseignants.

Et à tous ceux que j'aime et qui m'aiment.

REMERCIEMENT :

JE COMMENCE PAR REMERCIER DIEU LE TOUT PUISSANT DE NOUS AVOIR DONNÉ LE COURAGE, LA VOLONTÉ, L'AMOUR ET SURTOUT LA PATIENCE POUR POUVOIR PRODUIRE CE MODESTE TRAVAIL.

JE TIENS À EXPRIMER MES VIFS REMERCIEMENTS ET NOS PROFONDES CONSIDÉRATIONS À :

- ✚ MR. AOUISSI K/B, DR. MOHAMED CHERIF F/Z ET CHAIBI MERIEM, QUI ONT ENCADRÉ CE TRAVAIL ET QUI NOUS A FORMÉ ET ORIENTÉ DURANT NOTRE PROCESSUS DE MASTER.
- ✚ TOUTES LES PERSONNES DE LA DUAC DE LA WILAYA DE TIPAZA ET SLEP DE LA DAÏRA DE AHMER EL AIN, ET PLUS PARTICULIÈREMENT À MR SADLI ABDENOUR, ABBA BELKACEM ET HAMMOUDI YOUSEF QUI ONT APPORTÉ LEUR AIDE EN FOURNISSANT LES DONNÉS NÉCESSAIRES POUR LA RÉALISATION DE CE TRAVAIL.

Sommaire :

DEDICACE.	1
REMERCIEMENT.	2
Sommaire.	3
INTRODUCTION GENERALE.	7
STRUCTURATION DE MEMOIRE DE LA RECHERCHE.	8

Chapitre 01 : CHAPITRE INTRODUCTIF.

1. INTRODUCTION.	10
2. PARTICULARITES DES VILLES LITTORALES AU MONDE.	12
2.1. Particularité de la ville littorale sur le plan urbanistique.	12
A* Développement parallèle la mer.	12
B* Développement perpendiculaire à la mer.	12
C* Développement parallèle et perpendiculaire à la mer.	13
2.2. Particularité de la ville littorale sur le plan architectural.	13
A* La forme.	13
B* Les ouvertures.	13
C* L'orientation.	14
D* La couleur.	14
E* Les matériaux de construction.	14
2.3. Les particularités de la ville littorale sur le plan économique.	15
A* Activité touristique.	15
B* Activité portuaire.	15
C* Activité agricole littorale.	15
D* Activité artisanale.	15

2.4. Les particularités de la ville littorale sur le plan social.	16
3. LES PARTICULARITES ET LA PROBLEMATIQUE DE LA VILLE LITTORALE ALGERIENNE.	16
3.1 Les particularités de la ville littorale algérienne.	16
Bref aperçu sur le littoral algérien en général.	16
A* Les particularités sur le plan architectural et urbanistique.	16
B* Les particularités sur le plan juridique.	17
3.2 .Problématique de la ville littorale algérienne.	18
3.3. Stratégies de l'Algérie pour résoudre le problème du littoral	18
3.4. Classification des villes littorales algériennes.	19
4. Approche méthodologique.	20
4.1 Problématique spécifique de la recherche.	20
4.2 Hypothèse du travail.	20
5. SYNTHESE.	21

CHAPITRE 02 : LA REVALORISATION DE L'INTERFACE VILLE-PORT.

1. REVALORISATION DE L'INTERFACE VILLE/PORT.	24
2. OBJECTIF DE LA REVALORISATION.	24
3. PREMIERE PARTIE : L'évolution de l'interface ville-port.	25
4. DEUXIEME PARTIE : Stratégies de revalorisation des interfaces ville-PORT.	28
A* Redynamiser l'interface pour recréer des liens ville-ports.	28
B* Redonner une centralité à la ville.	28
C* Renforcer l'attractivité de la ville littorale.	29
D* Ouvrir les espaces de l'interface ville-port à tous.	29
E* Diversifier L'offre De Logement.	29

5. TROISIEME PARTIE : Les enjeux de la revalorisation de l'interface ville- port.	29
6. SYNTHESE.	31
7. ANALYSE D'EXEMPLE OPERATIONNEL.	32
<u>CAS</u> : DE PORTO ANTICO GENES.	
7.1. Situation de porto antico Gènes.	33
7.2. L'évolution du port de Gènes.	33
7.3. La revalorisation de l'ancien port.	35
7.4. L'objectif de la revalorisation de port antique de Gènes.	35
7.5. Transformation du port ancien.	36
8. SYNTHESE.	39

CHAPITRE 03 : Cas d'étude la ville de TIPASA.

1. PRESENTATION DE LA VILLE DE TIPASA.	41
2. L'EVOLUTION HISTORIQUE DE LA VILLE.	46
2.1. INTRODUCTION.	46
2.2. L'époque préhistorique	46
2.3. Le fondement de la ville de Tipasa.	46
2.4. La genèse de Tipaza.	47
A* Epoque romaine.	47
B*Epoque vandale.	48
C*Epoque musulmane.	48
D* Epoque française.	48
E* Epoque postcoloniale.	49

2.5. SYNTHÈSE.	50
3. ETAT DES LIEUX.	51
4. CONSTAT GENERAL.	54
5. L'INTERFACE DE LA VILLE DE TIPASA.	55
5.1. Situation de l'interface de Tipasa.	55
5.2. Délimitation de l'interface de Tipasa.	55
5.3. Schéma de structure de l'interface.	56
Synthèse.	
5.4. L'état de bâtis de l'interface.	57
Synthèse.	
5.5. Constat spécifique.	58
5.6. Problématique spécifique.	58
5.7. Tableau AFOM.	59
CONCLUSION GENERALE.	61
BIBLIOGRAPHIE.	62
TABLE DES ILLUSTRATIONS.	64
ANNEXES.	66

INTRODUCTION GENERALE :

- ✚ Le présent travail est un **mémoire de fin d'étude** qui a une méthodologie de recherche qui consiste et qui s'appuie sur la recherche bibliographique ainsi sur des exemples opérationnels afin d'apporter un éclairage sur le thème du recherche qui est « **LA REVALORISATION DE L'INTERFACE VILLE-PORT** » pour les petites villes littorales.
- ✚ Afin de comprendre ce thème, une recherche sera établie sur trois chapitres :

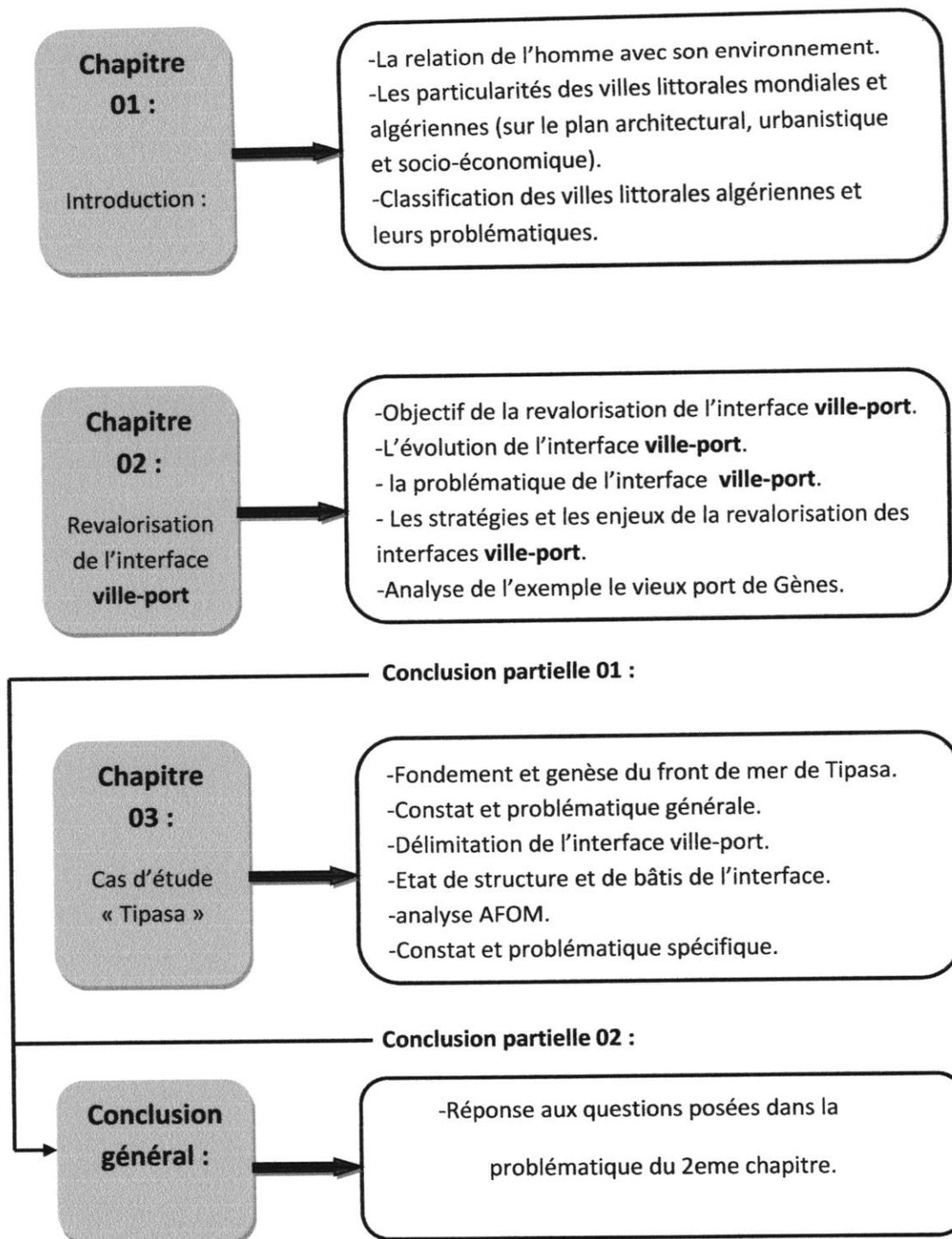
-Le premier chapitre : est dédié à l'étude de la relation entre l'environnement, le site et à l'éclairage de la notion du littoral. En suite, la présentation d'une part ; les particularités des différentes villes littorales sur les différents plans (architectural, urbanistique et socio-économique) à l'échelle mondiale. Et d'autre part ; à l'échelle de l'Algérie ; en commençant par la présentation du littoral algérien, puis, les spécificités des villes côtières algériennes ainsi les instruments d'aménagement du littoral et la classification de ces villes. En dernier point, une problématique sera formulée concernant le phénomène de démaritimisation , de standardisation de la forme bâtie et la décentralisation de l'interface .

- A partir d'une problématique faite sur l'abandon de l'interface ville-port, **le deuxième chapitre** sera consacré à l'étude de l'évolution de l'interface **ville-port**, la relation de la ville avec son port et leur problématique. Aussi ce chapitre montre l'importance de la démarche de la revalorisation de cette partie de la ville et des stratégies et enjeux de revalorisation seront présentés et expliqués afin de mettre fin à la décentralisation de cette aire de contact entre la ville et port. Ce chapitre sera accompli avec une analyse d'exemple de vieux port de Gênes dans le but de renforcer l'explication et la réussite de la démarche de la revalorisation de l'interface **ville-port**.

-Le troisième chapitre : est consacré à faire des recherches et des données concernant le cas d'étude « la ville de Tipasa » (situation, climat, accessibilité, économie, population...) Puis, la compréhension du fondement et de genèse de son front de mer afin de constater l'état actuelle de son interface et tirer sa problématique.

-Et enfin, **Une conclusion** est formulée pour tirer essentiellement les résultats et les synthèses de la recherche thématique afin de répondre aux problématiques posées.

STRUCTURATION DE MEMOIRE DE LA RECHERCHE :



Carte mentale01 : indiquant la structure de ce mémoire.

Se fait par l'auteur.

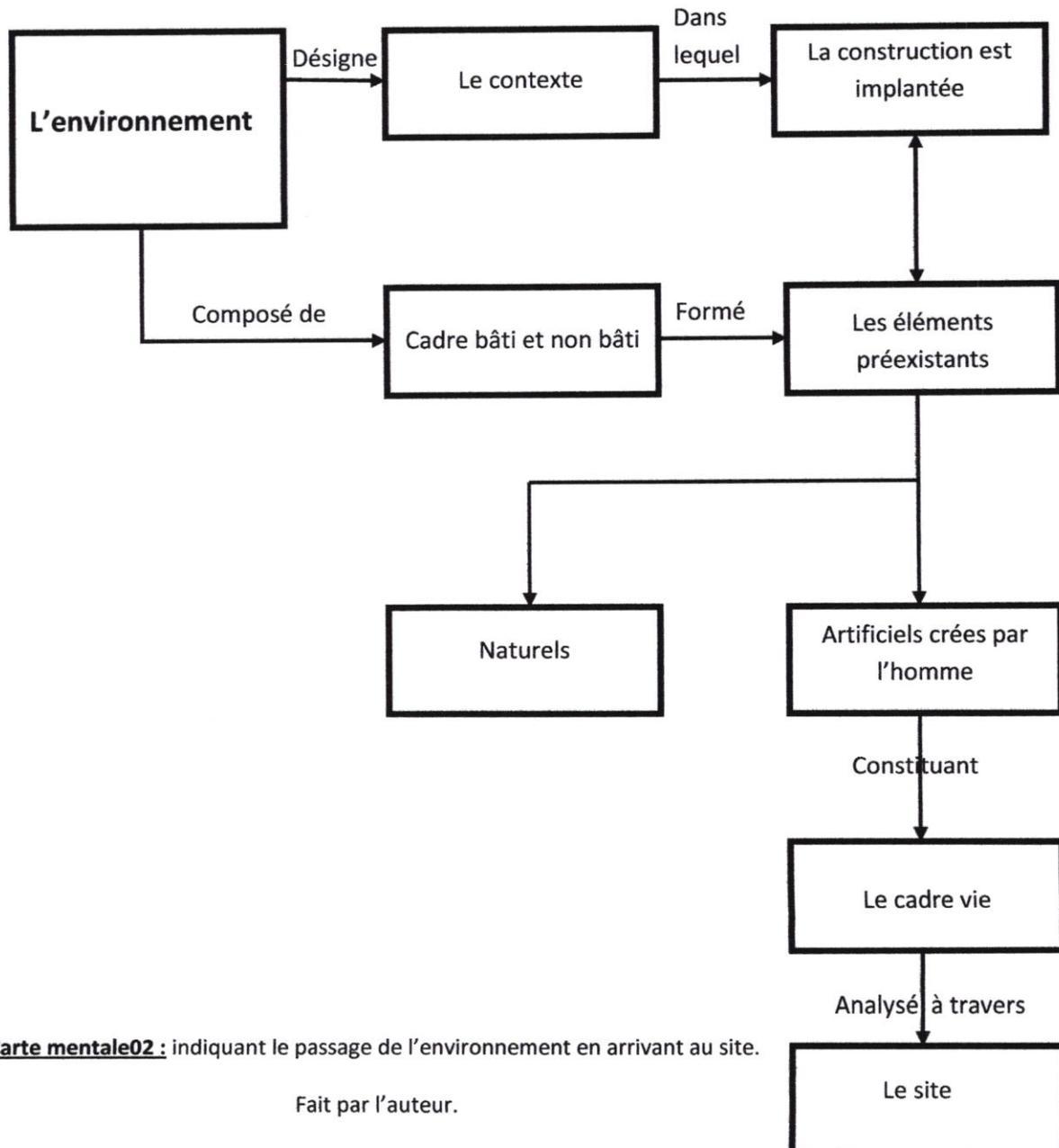
CHAPITRE 01 :

CHAPITRE INTRODUCTIF :

1. INTRODUCTION :

- L'homme a des contacts avec le monde qui l'environne et a sans cesse transformé l'environnement qui l'entoure. En effet, l'homme a utilisé et aménagé concrètement l'espace à travers ses créations architecturales (maison, équipement, monument, parc, etc....) et urbanistiques (les villes nouvelles, les villes les villages, etc....),
- Le terme d'environnement se diffère d'un domaine à un autre. Il est utilisé en vieux français au XIVème siècle pour désigner un contour, une enceinte, les environs d'un lieu. Mais le souci de l'homme pour le monde qui l'entoure est très ancien. Dès l'Antiquité, l'homme a ressenti de façon très naturelle la nécessité de se repérer et de mieux connaître son environnement pour mieux l'appivoiser. Il est alors synonyme de nature et désigne l'ensemble des conditions naturelles dans lesquelles les êtres vivants évoluent.
- En architecture, l'environnement c'est le contexte dans lequel le bâtiment est implanté, aussi il est composé par le cadre bâti et le non bâti.

La carte mentale va mieux expliquer les composants de l'environnement et sa relation avec le site :



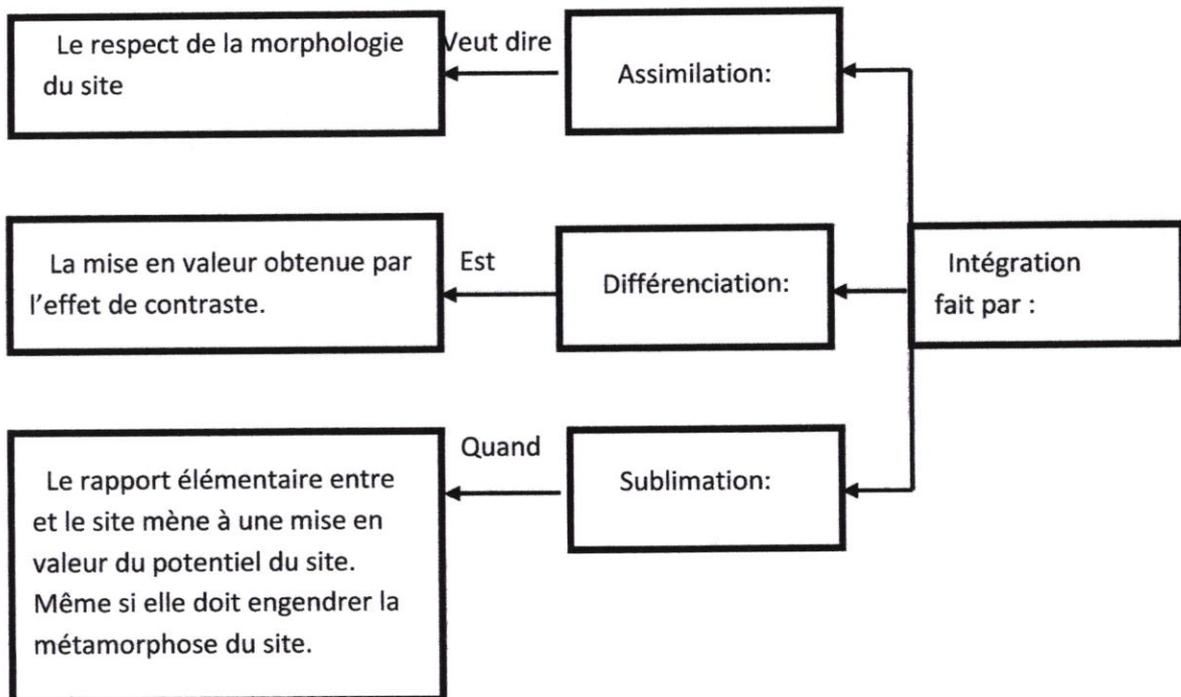
Carte mentale02 : indiquant le passage de l'environnement en arrivant au site.

Fait par l'auteur.

1.1. Le site :

- Le site est pris comme un lieu où les hommes se regroupent, travaillent, vivent et édifient une culture qui se traduit par une intégration qui se fait soit par :
 - Assimilation.
 - Sublimation.
 - Différenciation.

Ces trois principes vont être expliqués dans la carte suivante :



Carte mentale03: montrant les définitions des principes de l'intégration.

Fait par l'auteur.

- Dans l'architecture, l'intégration au site était très recherchée car elle pris en compte la spécificité de chaque site afin de concevoir un bon projet dont l'intégration dans un milieu littoral nécessite un aménagement spécifique et qui ne peut se concevoir sans une prise en compte des impératifs écologiques indispensables, des caractéristiques géomorphologiques, économique, physiques et climatiques du littoral, ces derniers lui confèrent identité, attractivité, et un rôle stratégique dans les perspectives de développement durable.
« *Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur* ». (BECET, 2002). C'est une zone de contact entre la terre et la mer qui constitue aujourd'hui un espace de plus en plus sollicité, ce qui accentue sa fragilité. Il est à la fois un espace attractif, commandé, convoité et inégalement aménagé :

- **Un espace attractif** : L'espace littoral est un milieu original, singulier. Donc il est naturellement attractif, car l'espace littoral est un espace de contact entre deux milieux : terrestre et maritime. Enfin attractif, par d'autres raisons qui tiennent à la double nature de ses composantes qui lui confèrent d'autres dynamiques ; ressources alimentaires ; avantages climatiques (douceur, modération, humidité) ; site favorable.
- **Un espace commandé** : Le littoral est un espace où la nature prime, mais où l'homme détermine, occupe et aménage.
- **Un espace convoité** : Les différents types d'aménagement : portuaires, industrialo-portuaires, touristiques, liés à la pêche, à l'aquaculture, expliquent l'intense activité de certaines façades maritimes.
- **Un espace inégalement aménagé et** : C'est un espace modifié, menacé : convoité, il est le lieu de nombreux enjeux où s'affrontent, où se conjugue l'action des différents acteurs pour une artificialisation croissante.

2. PARTICULARITES DES VILLES LITTORALES AU MONDE :

2.1. Particularité de la ville littorale sur le plan urbanistique :

- L'urbanisme dans les villes côtières est toujours influencé par la mer et cela se traduit par une diversité du développement de l'urbanisation, ce qui influence sur la morphologie des villes et qui prend trois formes.

Ces images ci-dessous illustrent ces formes d'urbanisation :

A*Développement parallèle la mer :

- Ces villes occupent généralement des terrains plats qui permettent ce développement.



Figure01 : la ville de Hammamet (Tunisie)
www.cawaterinfo.net

B*Développement perpendiculaire à la mer:

- Ces villes occupent généralement des terrains accidentés qui permettent des constructions en gradin.



Figure02 : La ville d'Amalfi (Italie)
www.covermore.co.nz

C*Développement parallèle et perpendiculaire à la mer:

- Dans quelques cas, il existe les deux types de développement précédents en une seule ville.



Figure03: La cote d'Azur (France)
fr.dreamstime.com

2.2. Particularité de la ville littorale sur le plan architectural :

- L'architecture en zone littorale est caractérisée par la volumétrie de ses constructions ; le traitement des façades avec l'utilisation des matériaux de construction qui tiennent compte des spécificités du littoral.

A*La forme:

- L'utilisation des formes inspirées de la mer.



Figure04 : l'opéra de Sydney (Australie)
Rappelle la forme de coquillage.
www.tresorsdumonde.fr

B*Les ouvertures :

- l'utilisation de plusieurs types d'ouverture (longitudinales, larges circulaires...etc.) et beaucoup des biais afin d'assurer la transparence et la continuité visuelle avec la mer.
- L'orientation de ces ouvertures s'effectue en fonction de la vue vers la mer



Figure05 : Station balnéaire
Yasmin-Hammamet (Tunisie)
voyages.oovacances.com

C*L'orientation :

- Dans la conception d'une construction au bord de la mer, il faut prendre en considération la protection des bâtiments contre les vents et la pluie, et profiter au mieux des apports de l'extérieur : vues dégagées sur la mer, de l'ensoleillement et de la ventilation naturelle.



Figure06: Burj el Arab (Dubai).

D*La couleur :

- On remarque la domination des couleurs blanche et bleue en référence à la mer et pour la distribution de la lumière.

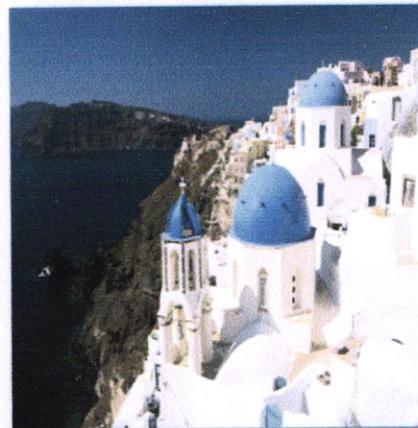


Figure07: Station balnéaire en Grèce www.partir.com/Grece/

E*Les matériaux de construction :

- L'utilisation des matériaux de construction durables résistants à l'air marin et qui sont souvent esthétiques (verre, pierre de taille, béton, tuile, bois...).

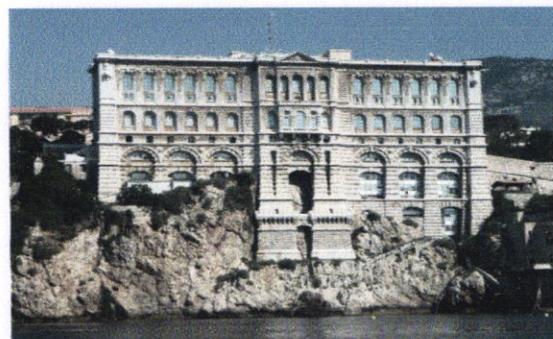


Figure08 : Le musée de Monaco
nice-gui.blogspot.com

2.3. Les particularités de la ville littorale sur le plan économique:

- Les villes littorales tiennent profil pour leurs économie de différents activités liés à la mer tels que : industrielles, portuaires, agricoles, et touristiques.

A*Activité touristique :

- Le tourisme est une richesse pour les villes littorales ; il y a une compétitivité entre différentes villes côtières pour attirer le maximum des touristes et de développer l'économie du pays.
- les Principaux types de tourisme que connaît la ville littorale sont:
 - 1-Tourisme balnéaire** : (plages, complexe...)
 - 2-Tourisme de santé** :(thermes, spas...)
 - 3-Tourisme culturel**: (patrimoine architectural, musée...)
 - 4-Tourisme «vert»**: (réserves naturelles, forêts..)

B*Activité portuaire :

- les ports sont classés selon leurs activités : port de pêche; port de plaisance ; port industriel et port militaire.

1-Port de pêche : La pêche était l'une des activités premières à la naissance de la ville littorale et les pêcheurs qui l'animent.

2-Port de plaisance : L'activité de plaisance est un atout pour le tourisme balnéaire (La plus part des grandes villes touristique ont un port de plaisance), son impact est d'engendrer un paysage composé d'infrastructures de loisirs et de distraction.

3-Port industriel : L'activité de commerce et d'industrie a un impact de donner forme à un paysage sur le plan architectural et urbanistique beaucoup plus commercial.

4-Port militaire : Les ports militaires représentent le plus souvent des obstacles à la continuité urbaine en zone littorale. Leurs interdictions au public gèrent la promenade du touriste et gâche le caractère agréable de la mer.

C*Activité agricole littorale :

- L'agriculture est clairement l'activité traditionnelle des littoraux ; l'état et le devenir de l'agriculture du littoral dans un contexte où le tourisme représente la moitié des activités productives posent bien des questions. Pourtant, « dans le cadre d'un développement durable, la présence [de l'agriculture] est primordiale tant sur le plan environnemental qu'économique » (LEBAHY .Y, 2001). L'utilité d'un état des lieux de cette agriculture des bords de mer apparaît ainsi évidente.

D*Activité artisanale:

- Les activités artisanales dans les villes Littorales renforcent l'activité touristique de ces dernières, pour une meilleure sociabilité et échange dans une approche conviviale.

2.4. Les particularités de la ville littorale sur le plan social:

- Les littoraux concentrent de fortes densités de population.
- Les habitants du littoral sont des gens ouverts à la mixité sociale locale et au touriste.
- Présence d'activités saisonnières liées au tourisme.

3. LES PARTICULARITES ET LA PROBLEMATIQUE DE LA VILLE LITTORALE ALGERIENNE :

3.1 LES PARTICULARITES DE LA VILLE LITTORALE ALGERIENNE:

Bref aperçu sur le littoral algérien en général :

- Le littoral algérien s'étend sur 1 200 kilomètres qui concentrent forte densité de la population, des activités économiques et des infrastructures.
- La population est caractérisée par une répartition déséquilibrée sur le territoire national Environ les deux tiers de la population algérienne sont concentrés sur le littoral qui représente 4% du territoire seulement. Cette forte concentration démographique a entraîné une urbanisation démesurée. Le taux d'urbanisation est passé de 26 % en 1962 à 59,4% en 1998. Cette urbanisation s'est développée au détriment du foncier agricole. Ces régions littorales autour des trois principales villes côtières ont perdu 17% du total de leurs terres agricoles. Les sites naturels (plages, dunes..) autour des grandes agglomérations et périmètres industriels côtiers (Alger, Oran, Annaba, ...)
- La croissance démographique et le dynamisme touristique concentrés sur le littoral ; ils ont induit un développement important et soudain de l'urbanisation littorale.

Le tableau ci-dessous montre l'accroissement de la population dans les villes côtières algériennes :

en 1954	19,3%
En 1962	Le taux d'urbanisation est passé de 26 %
En 1998	59,4%
en 2010	Les villes littorales regroupaient plus de 61,4% de la population

Tableau01 : statistique sur l'accroissement de la population des viles littorales algériennes en 2010.

A* Les particularités sur le plan architectural et urbanistique:

- L'Algérie a connu des aménagements qui ont été appliqués sur le plan urbanistique et architectural: La particularité des villes littorales algériennes, réside particulièrement dans les extensions nouvelles de la période postcoloniale. Au lendemain de l'indépendance, l'état s'est intéressé aux grandes villes qui sont : Alger, Oran et Annaba et quelques villes moyennes comme Skikda, Bejaia et Mostaganem, au détriment les petites villes qui sont restées relativement délaissées. Par conséquent nous avons une

urbanisation incontrôlée des grandes villes et stagnation des petites villes. Dans cette période postcoloniale, on a produit une architecture et un urbanisme, pareils à ce qu'on a produit dans d'autres villes du reste du territoire. Il faut dire que les extensions réalisées depuis l'indépendance à nos jours, pour répondre aux besoins d'urgence, particulièrement en matière d'habitat, ont été menées sans trop de considération des spécificités du littoral.

- Les instruments d'urbanisme (PDAU et POS) ont les mêmes contenus, ils ne prennent pas en considération les particularités des villes littorales, donc on intervient de la même manière que pour les villes intérieures sur le plan architectural et urbanistique.

B* Les particularités sur le plan juridique:

- La loi littorale détermine les conditions d'utilisation et de mise en valeur des espaces terrestre et maritime, En Algérie, on a la loi littorale (02-02) du 5 février 2002, la loi d'urbanisme et d'aménagement du territoire (90-29) du 1^{er} décembre 1990 et la loi domaniale (91-454) du 23 novembre 1991.
- La loi 02-02 du 05-02-2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral. Cette loi innove dans la mesure où elle revalorise une dimension naturaliste des espaces côtiers. Elle ne définit pas précisément « un aménagement du littoral », elle montre plutôt que la protection et la valorisation contribuent de façon générale à l'aménagement.
 - La loi délimite trois bandes dans le littoral qui sont :

Bande 1 :

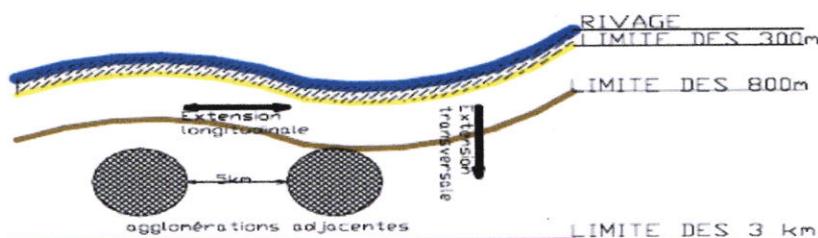
Il s'agit de la bande inconstructible des 100 mètres instaurée par la loi 90-296, dont la largeur peut atteindre 300 mètres à partir du rivage pour la sensibilité du milieu côtier.

Bande 2 :

D'une largeur de 800 mètres ou sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage.

Bande 3 :

- Dont la largeur est de 3 km, dans cette bande sont interdits :
- Toute extension longitudinale du périmètre urbanisé, c'est à dire toute extension parallèle au rivage.
 - L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral à moins que la distance les séparant soit de cinq (5) km au moins
 - Les voies de transit nouvelles parallèles au rivage



Bandes délimitées par la loi « littoral ». Source : MEGHFOUR KACEMI.

3.2. La problématique de la ville littorale algérienne:

- Ce que l'on remarque est que les villes littorales algériennes particulièrement dans les extensions nouvelles de la période post coloniale ont une architecture et un urbanisme pareil qu'aux villes intérieures, à part les parties coloniales, les autres parties de la ville ne prennent pas en considération les particularités du littoral, que ce soit dans les matériaux utilisés ou même l'orientation.
- L'architecture moderne a produit depuis le plan de Constantine une architecture déracinée, délocalisé du point de vue de son rapport au site et de cette référence historique. Ainsi, le même immeuble peut se retrouver indifféremment dans une ville côtière, de l'intérieur ou encore dans un milieu montagnard c'est le phénomène de standardisation de cadre bâtis.

Ici l'exemple d'une cité de Boufarik qu'on retrouve à Bejaia.

- Les instruments d'urbanisme en Algérie tels que le POS, le PDAU, le PAW...ne prennent pas en considération les spécificités du littoral. Par conséquent on trouve le problème de la rupture spatiale et fonctionnelle entre la ville avec son port ainsi la dé-maritimisation.



Figure09 : Une bâtisse d'une cité à Bejaia qui est une ville littorale



Figure10 : Une bâtisse d'une cité à Boufarik qui est une ville intérieure

3.3. Stratégies de l'Algérie pour résoudre les problèmes du littoral :

- Les zones littorales situées à la frontière de la mer et de la terre présentent l'élément majeur pour tout projet d'ouverture de la ville sur la mer, puisque ce sont les sièges d'activités multiples liées à la mer (pêche, navigation, tourisme balnéaire) mais aussi terrestre (centre ville, industries, ports...).
- Ces zones sont soumises à l'action des éléments naturels et à l'action de l'homme qui utilise, aménage et donc en modifie dangereusement l'équilibre naturel. Il apparaît donc de plus en plus nécessaire de protéger ces zones littorales pour qu'elles puissent assurer dans l'avenir les fonctions qui leur ont été confiées.
- L'Algérie dispose certes d'un certain nombre de textes réglementant l'usage que l'on peut faire de ces zones, mais des actions concrètes tardent à se concrétiser laissant le littoral d'une manière globale se détériorer davantage, et notamment le littoral urbain.
- Dans son article 4 de la loi sur le littoral du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, il est préconisé que « dans le cadre de l'élaboration des

instruments d'aménagement et d'urbanisme concerné d'état, les collectivités territoriales doivent :

- Veiller à orienter l'extension des centres urbains vers des zones éloignées du littoral et de la côte maritime.
- Mentionner dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et frappées des servitudes de non- aedificandis, les sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel et touristique.
- Encourager et œuvrer pour le transfert vers des sites approuvés, des installations industrielles existantes dont l'activité considérée comme préjudiciable aux l'environnement côtier. »

- D'autres mesures d'accompagnement sont également prévues, mais comme toute bonne loi, elle trouve des difficultés à se concrétiser. Donc il serait fondamental d'entamer des actions locales en vue de la préservation de la façade maritime, qui seront menées et pilotées par un comité, un commissariat ou une caisse, peu importe la dénomination de cette structure du moment qu'elle met en œuvre une stratégie d'accompagnement visant à soutenir toute perspective de recentrer la ville sur la mer.

3.4. Classification des villes littorales algériennes:

- Les villes littorales algériennes distinguent en grandes, moyennes, et petites.

Type des villes littorales :	Exemple :	Problématique :
Grandes villes La population totalise au moins 100 000 habitants	Alger, Annaba, Oran.	Ces villes ont connu le clivage ville-port« <i>le port et la ville deviennent des entités de plus en plus distinctes voire distantes</i> ». L'industrialisation va également attirer des industries à proximité du port, avec le chemin de fer comme moyen de transit des marchandises débarquées, une barrière se crée plus nettement entre l'espace portuaire et celui de la ville. Le cas de la ville d'Alger illustre cette séparation de son port et de la mer par une barrière physique métallique et ce pour des raisons sécuritaires et douanières. Ce découplage est accentué par une division institutionnelle.
Moyennes villes La population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants	Bejaïa, Mostaganem, Skikda.	
Petites villes La population est comprise moins de 50 000 habitants	Tipasa, Ténès, Cherchell.	Dans le cas des petites villes, l'interface ville-mer est caractérisée par l'existence de quelques constructions dégradés qui mène à l'abandon de cette dernière qui conduit à discontinuité entre la ville et la mer.

Tableau02 : présentant les classes des villes littorales algériennes et leurs problématiques.

Fait par l'auteur.

4. APPROCHE METHODOLOGIQUE :

4.1. Problématique spécifique de la recherche.

- Le thème qui sera développé dans notre mémoire c'est la **revalorisation de l'interface ville-port**.
- Notre recherche sur ce thème a pour objectif de lier ville avec son port pour devenir une seule unité urbanistique sans frontière, ce qui nécessite des questions d'ordre économique, social, culturel, spatial et environnementale, en termes de remise de valeur et la création de nouvelle attractivité de cet interface **ville-port**.
- L'interface ville -port a changé au long de l'histoire en fonction des besoins sociaux et urbains différents qui ont modifié par l'évolution technologique. Ces mutations conduisent à l'abandon de l'interface **ville -port** .Cet abandon mène à une désorganisation spatiale et fonctionnelle de la ville avec son port et la décentralisation de l'interface **ville-port** . Nous avons pu comprendre la relation port et ville, l'influence de l'un sur l'autre pour constituer une unité urbaine harmonieuse et le rôle de chaque acteur dans la perception de toutes les potentialités que représente le site portuaire.
- Aussi nous avons arrêté comme objectif de définir des paramètres pour une stratégie de revalorisation de l'interface **ville-port**, de démontrer la discordance entre le développement de la ville et du son port, d'identifier et déterminer les causes réelles de cette rupture, en vue de la formulation des objectifs prioritaires et stratégiques pour la revalorisation nouvellement de ces espaces; et ce avec l'application de la méthode d'analyse fondée sur le diagnostic partagé(l'analyse de l'ancien port de Gènes).

- Dans ce contexte, la problématique nous amène à se poser un certains nombre de questions qui sont énumérés ci-après :
 - 1/Quels sont les raisons qui ont poussé l'interface à perdre son identité ?**
 - 2/Comment imaginer les nouvelles relations entre la ville et le port et l'avenir de l'interface ville-port ?**
 - 3/Quelle stratégie adopté pour reconnecter ces deux entités et quels sont ses paramètres ?**
 - 4 /Comment utiliser les équipements et les infrastructures de manière mixte et réversible au niveau de l'interface ville-port ?**
- Notre travail a approché donc la question des enjeux, et les stratégies de la revalorisation de l'interface **port-ville**, et l'évolution de la relation ville / port.
- Dans la conclusion de notre recherche nous proposons un retour théorique sur la notion de revalorisation des interfaces **urbano-portuaire** en particulier, et une réponse aux questions posées de façon implicite dans la problématique de notre mémoire.

5. SYNTHÈSE :

- ✓ A travers ce chapitre, nous avons essayé de comprendre les particularités des villes littorales au monde sur les différents plans (architectural, urbanistique et socio-économique), et de saisir les problèmes des villes côtières algériennes qui sont : la *démaritimisation* de ces villes, standardisation de leur cadre bâti avec les villes intérieures, désorganisation de leurs façades maritimes...Cela est le résultat d'absence de considération des spécificités du littoral dans les instruments et les lois d'aménagement. Mais actuellement, les autorités commencent à prendre en compte ces particularités par la création du loi sur le littoral du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral puisque il comprennent que la mer présente un facteur potentiel d'embellissement et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain pouvant bénéficier d'un traitement paysage de qualité, et elle est un élément attractif de la composition urbaine et souvent le principal moteur des opérations d'intervention dans les villes côtières ainsi que l'élément central et organisateur des schémas d'aménagement.
- ✓ Aussi, le port constitue toujours un moteur d'emploi et de valeur ajoutée importante mais ce rôle aujourd'hui moins perceptible de même une dissociation spatiale, fonctionnelle et institutionnelle entre la ville, la mer et son port.

CHAPITRE 02:

***LA REVALORISATION DE L'INTERFACE VILLE-
PORT :***

Pour atteindre l'objectif de notre recherche, notre démarche est constituée de trois parties :

Première partie :

- L'évolution de l'interface **ville-port** et les causes qui ont contribué à abandonner cette zone.



Deuxième partie :

- Les villes portuaires s'interrogent sur la mise en place de la résolution d'abandon de l'interface ville-port, il semble intéressant de rappeler les différentes réflexions pouvant éclairer et enrichir de futures interventions. Ces dernières se feront par la revalorisation de l'interface **ville-port** afin de redonner sa centralité et reconnecter la ville avec son port.

Troisième partie :

- Les enjeux de la revalorisation de l'interface port-ville.

Suivi par une analyse de l'ancien port de Gènes – Italie.

1. REVALORISATION DE L'INTERFACE VILLE/PORT :

« Un **port** qui ne s'adapte pas meurt. Mais une **ville portuaire** doit aussi saisir les opportunités pour redévelopper son **interface ville-port** et offrir ainsi un cadre de vie attractif, mieux adapté aux besoins des habitants et plus séduisant dans un contexte international de concurrence accrue, entre villes aussi ! » (LEMAIRE Olivier, Final SEMINAR - Le Havre (France), 23-25 Mai 2007, p 2)

BRUNET .R (1993) définit l'interface comme un « plan ou une ligne de contact entre deux systèmes ou deux ensembles distincts » et **LEVY. J et LUSSAULT .M (2003)** comme « l'une des interspatialités caractérisée par la mise en contact de deux espaces ».

- Les **interfaces villes-ports** sont des aires de contact entre le port « Il peut être compris comme le lieu où s'abritent les navires mais aussi celui où passent les marchandises, voire où elles sont transformées » (**BAUCHET .P, 1991**) et la ville « La ville est une agglomération transformable, améliorable, il ne se suffit pas de démolir pour recommencer car chaque espace a toujours acte de culture. Alors il faut faire la ville en tenant compte de ce qui existe encore d'hier et l'améliorer » (**NOUVEL.J**).
- Ces zones de contact jouent un rôle très important dans l'articulation de la ville avec son port aussi elles contiennent des potentialités mais malheureusement elles ne sont pas mises en valeur. C'est pour cela elle nécessite la stratégie de la revalorisation qui comprend tout un ensemble de « ...mesures nécessaires pour améliorer les activités sociales et économiques d'une zone ou d'une ville historique, dont les fonctions ont perdu leur vitalité originelle. » **FEILDEN BERNARD .M, JOKILEHTO J.**

2. OBJECTIF DE LA REVALORISATION :

- Le but de la revalorisation des interfaces **ville-port** est de :
 - Redonner vie au port de la ville,
 - Offrir à la ville un potentiel pour les années à venir,
 - Redonner une nouvelle image à la ville plus d'attraction plus d'emplois, un nouveau cadre de vie pour les citadins, une destination pour de nouveaux touristes,
 - Redonner plus de valeur, plus d'importance, de prestige à l'interface **ville-port**.

Tout cela permettra à l'interface concernée d'être redynamisée, que ce soit sur le plan national ou international.

3. PREMIERE PARTIE :

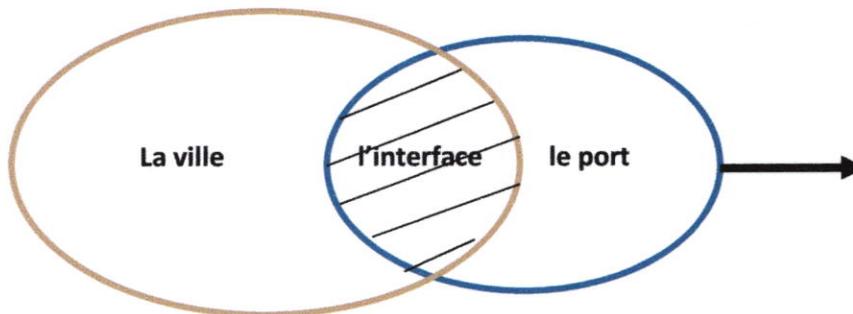
L'évolution de l'interface ville-port

- ❖ La première partie consiste à comprendre L'évolution de l'interface **ville-port** qui permettra de donner des éclairages sur la fragmentation actuelle de ces territoires, dans leurs usages et paysages ; Et afin de mieux comprendre comment imaginer des liens nouveaux entre la ville et le port, il s'agit tout d'abord, par un bref aperçu rétrospectif, de voir quels étaient les rapports entre eux jusqu'aujourd'hui.
- Le port est principal élément inducteur dans une large mesure de fondement des villes portuaires. Le port et la ville sont deux entités contactés entre eux par une zone qui est l'interface. Cette dernière a profondément évolué. Ainsi les espaces d'interface **ville –port** possèdent une forte identité historique, économique et sociale .La mémoire des lieux constitue l'un des supports fondamentaux de la réflexion sur le processus et stratégies de la revalorisation de ces espaces

Ces transformations vont expliquer par les schémas ci-dessous :

T1 :

- le port représente le moteur économique du développement des villes portuaires et le catalyseur de leurs urbanités.
- Le port et la ville constituent un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions et qui sont liés à travers l'interface qui contient des installations en relation avec l'activité de pêche.

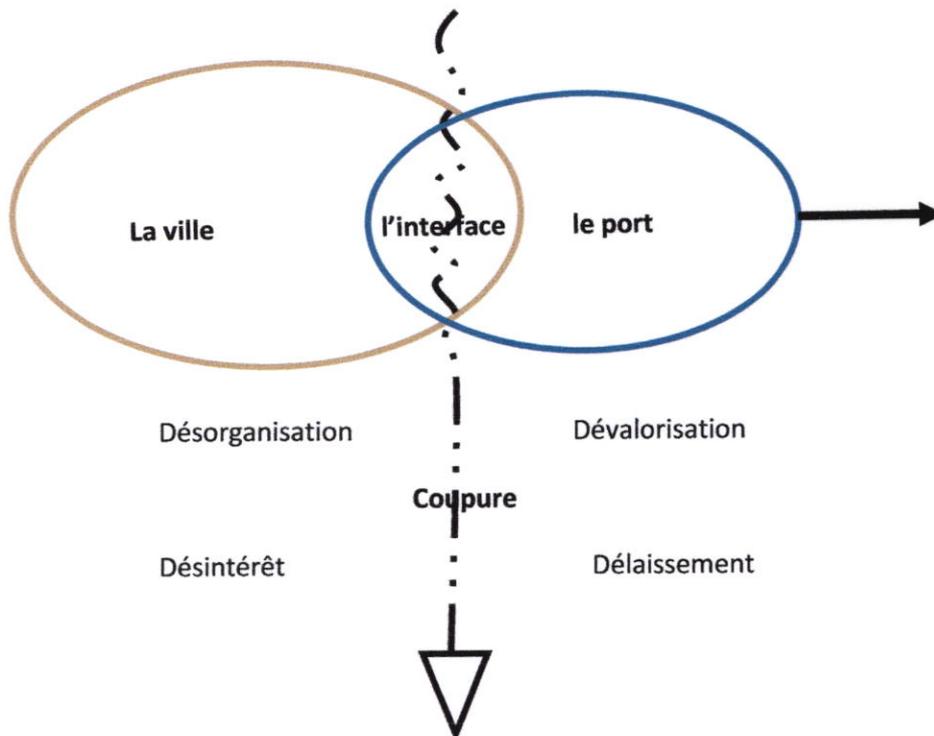


Schémas 01 : indiquant l'imbrication de la ville avec le port.

Fait par l'auteur.

T2 :

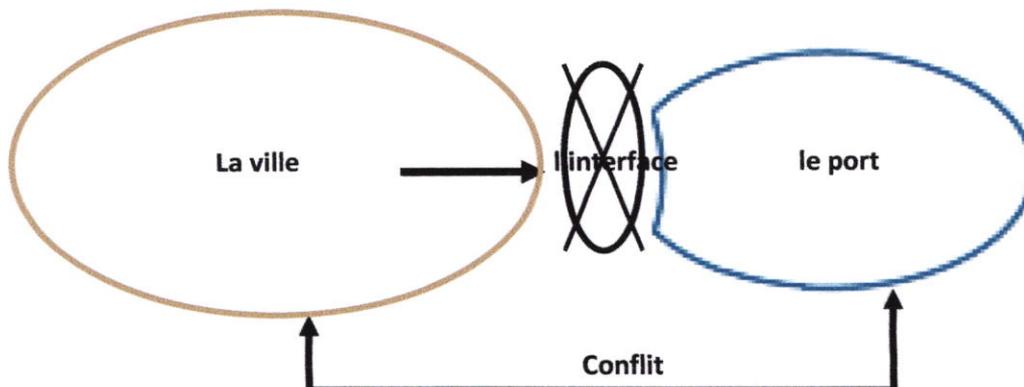
- Les évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine ont affaibli et désorganisé peu à peu le lien entre la ville et son port .Ainsi dévalorisé progressivement l'interface **ville-port**.



Schémas 02 : indiquant le début de la rupture de l'interface ville-port.
Fait par l'auteur.

T3 :

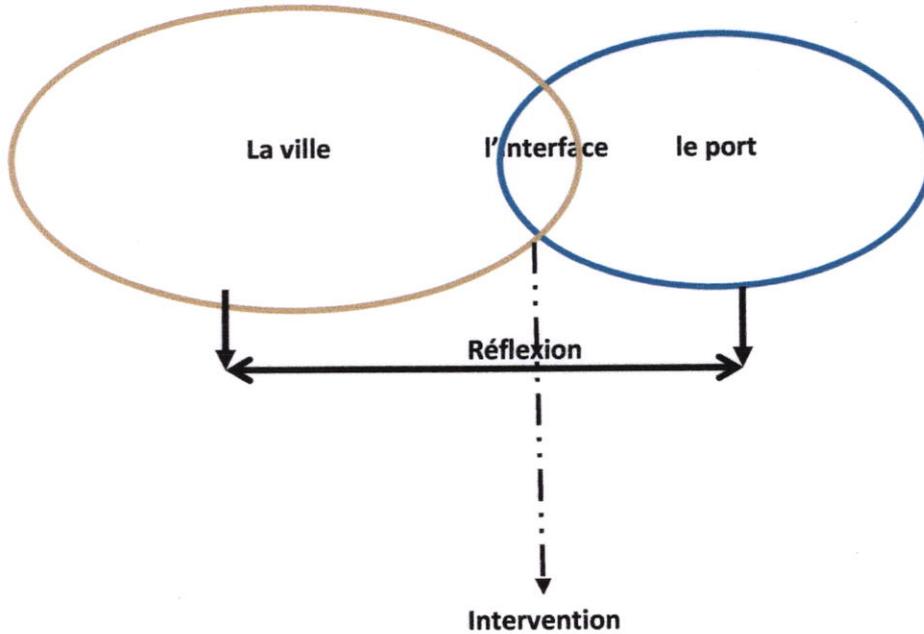
- Le port et la ville sont séparés spatialement et fonctionnellement et donc sont devenus autonomes en se détachant l'un de l'autre et en traçant des frontières entre eux.
- Ainsi, les anciennes installations ont été négligées et délaissées par conséquent l'interface ville-port devient une véritable zone de rupture dans les villes portuaires.



Schémas 03 : indiquant le découplage de la ville et le port et l'abandon de l'interface ville-port.
Fait par l'auteur.

T4:

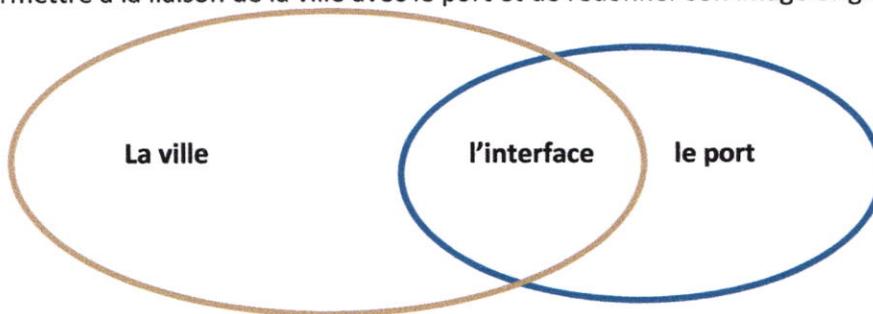
- Des réflexions sont nées autour de l'avenir de l'interface ville-port et comment elle serait possible de reconnecter la ville avec son port.



Schémas 04: indiquant la nécessité de réflexion sur l'avenir de l'interface ville-port.
Fait par l'auteur.

T5:

- Des nouvelles stratégies vont devenir être employées pour répondre aux réflexions autour le rapport ville -port (par la revalorisation de l'interface dans notre cas) qui constitue un réel potentiel de dynamisme économique, social et touristique Pour permettre à la liaison de la ville avec le port et de redonner son image originelle.



Schémas 05: indiquant la reconnexion de la ville avec son port.
Fait par l'auteur.

4. DEUXIEME PARTIE :

- ❖ Dans la deuxième partie, nous concentrons sur les stratégies de la revalorisation :

Les Stratégies de revalorisation des interfaces ville-PORT :

- La revalorisation des interfaces **ville –port** a été optée par plusieurs villes portuaires pourra redonner leur image et leur offrira une attractivité locale et touristique.

Pour remettre en valeur l'interface ville-port, on suit les stratégies suivantes :

A*Redynamiser l'interface pour recréer des liens ville-ports :

- Le décloisonnement du port devient aujourd'hui une nécessité, il est important de réintégrer la ville au port et de favoriser une meilleure cohérence et une meilleure mixité entre les espaces urbains et portuaires.
- Cette mixité entre les activités du tertiaire, de la plaisance, des croisières permettra une meilleure circulation des citoyens et touristes.
- Les acteurs locaux doivent s'investir dans la promotion d'une meilleure image portuaire par la création d'un programme riche d'activité afin d'animer le port et le faire vivre en l'ouvrant aux habitants et touristes.

B*Redonner une centralité à la ville :

- La centralité est une propriété qualitative de l'espace urbain, elle peut être liée à sa géométrie, à son historicité où aux représentations symboliques qui lui sont associées Le centre « ...condense l'image de la ville et sa signification symbolique. C'est par lui que les habitants s'identifient comme appartenant à une collectivité. » (LACAZE Jean-Paul)
- « La centralité est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un réseau » (BAILLY .A, 1994), « tandis que le centre est un point autour duquel se distribuent d'autres objets dans l'espace, ou encore une agglomération de taille quelconque rendant des services à un espace environnant » (BRUNET .R, 1993).
- En termes d'activités économiques, « la centralité exprime un degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région » (PUMAIN .D et SAINT-JULIEN .T, 1997).
- La centralité, identifie « par l'intensité des flux matériels (populations actives, visiteurs, touristes, ...) et immatériels (capitaux, informations) » (CHALINE, J, 1994, p. 49) constitue en effet un point majeur pour les interfaces ville-port.
- L'interface doit devenir un lieu de vie, d'activités et de rencontre donc Le pouvoir public doit investir des équipements pour créer des centralités manquantes.
- Il y a diverses centralités : « Centralité du marché qui permet et régule les échanges économiques ; centralité du pouvoir qui contrôle, redistribue, et institue des règles de coexistence entre les groupes sociaux ; centralité des dispositifs qui organisent la division technique et sociale du travail ; centralité, aussi, des lieux de cultes, de loisirs, et plus généralement de tous les services offerts par la ville. » Cité par ESSAMRI. J. Crise de la centralité. 24 juin 2007.

C*Renforcer l'attractivité de la ville littorale :

- Aujourd'hui, l'objectif des politiques urbaines est de faire une ville la plus attractive et la plus dynamique possible aux yeux des habitants, des potentiels futurs habitants, des touristes mais aussi des entreprises.
- La revalorisation de l'interface **ville-port** est l'occasion de réaliser un projet donnant une nouvelle image à la ville qui lui permettra de renforcer son rayonnement par la création des activités touristiques, récréatives et nautiques

D*Ouvrir les espaces de l'interface ville-port à tous :

- Ville et port s'attacheront à aménager sur l'interface **ville-port** des espaces publics offrant au citoyen un accès légitime à l'eau et organiseront également d'accès public aux espaces portuaires, aussi développeront sur l'interface des cheminements, des promenades et des belvédères d'observation.

E*Diversifier L'offre De Logement :

- Tirant les enseignements de plus de trente d'année de transformation des interfaces **ville-port**, les villes portuaires assurant sur ces espaces ville-port la mixité entre populations résidentes et nouveaux arrivants ainsi la mixité fonctionnelle.

5. TROISIEME PARTIE :

- ❖ Dans cette partie, nous allons montrer les enjeux de la démarche de revalorisation des interfaces ville-port.

Les enjeux de la revalorisation de l'interface ville-port:

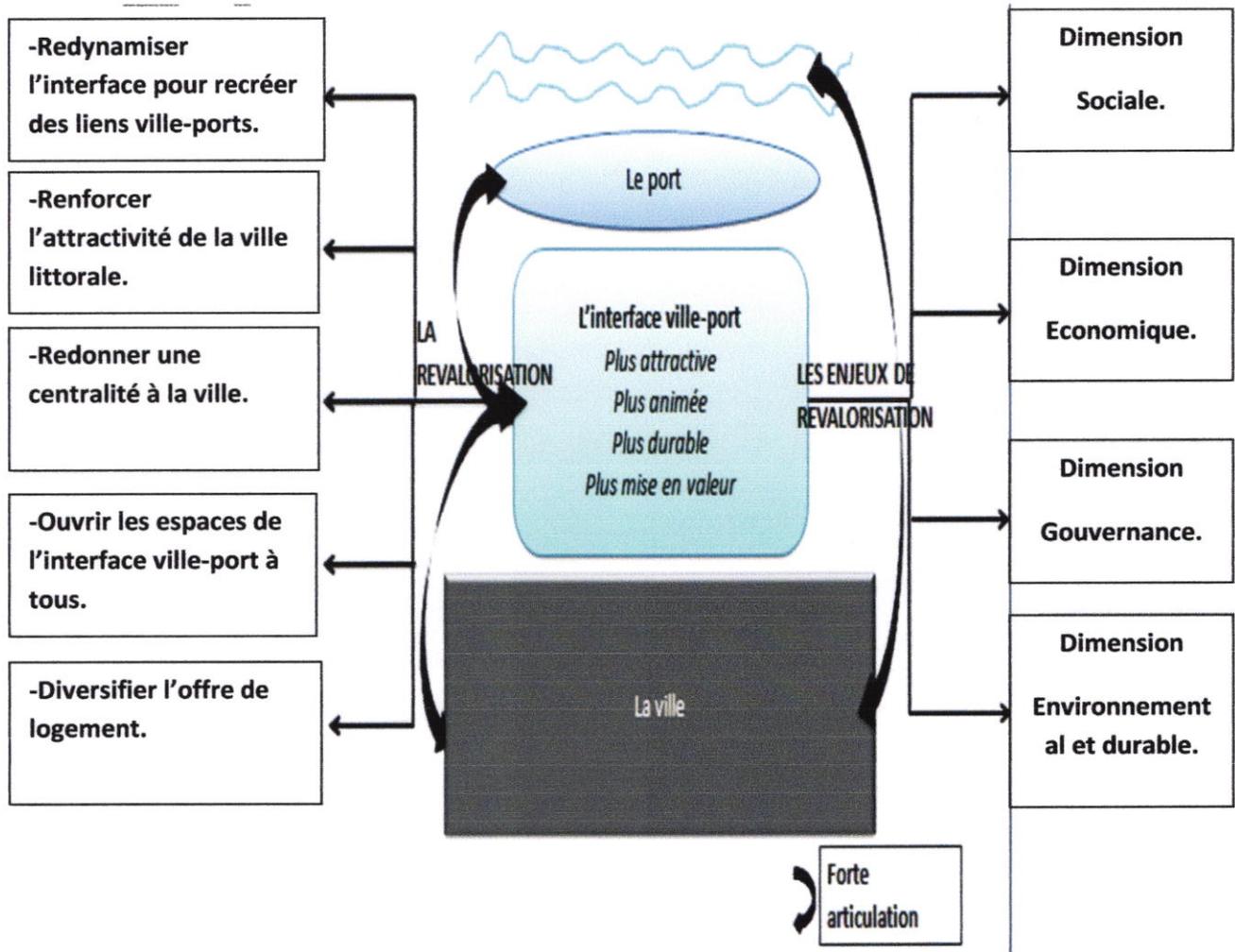
- L'interface **ville -port** forme un enjeu majeur pour la ville littorale par sa situation entre la ville et le port également par sa valeur économique dont la problématique de la revalorisation de l'interface est tout entière dans la conjonction de trois enjeux , la cohésion sociale et territoriale, le développement social , économique et le développement durable.
- La revalorisation se fonde sur l'articulation des politiques sectorielles d'urbanismes, habitat, déplacements- et prend en compte le court terme (gestion urbaine de proximité, services publics ou commerciaux...) et le long terme, afin d'améliorer durablement la qualité de vie urbaine et construire une interface moderne et attractive.

Le tableau ci-après montre enjeux de l'interface ville-port sur les quatre dimensions : **social, économique, environnemental et gouvernance :**

Dimension :	Enjeux :
Sociale :	<ul style="list-style-type: none"> - Faire de l'interface un lieu habité, riche de diversité sociale et démographique. - Favoriser le lien social et culturel entre les habitants de l'interface et le reste de la ville. - Atteindre la mixité urbaine et fonctionnelle en favorisant la qualité et la mixité de l'offre de logement et en créant des lieux de vie collective et des lieux de rencontre.
Economique :	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser le maintien et la création d'activités, nouveaux services, nouveaux métiers... Maintenir et développer une offre d'emploi diversifiée au niveau de l'interface ville-port.
Gouvernance :	<ul style="list-style-type: none"> - Créer un organisme bénéficiant d'une certaine autonomie, de compétences. - Assurer une parfaite coordination entre les différents acteurs responsables de la gestion de l'interface ville-port. - Reconnaître, valoriser et faire évoluer les métiers, les compétences et les dispositifs, notamment par la formation et les échanges.
Environnementale et développement durable :	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la qualité environnementale de l'interface. - Créer des espaces publics et privés de qualité et assurer leur cohérence (espaces privés, publics, intérieurs et extérieurs). - Assurer l'accessibilité de tous les usagers aux espaces de l'interface ville-port. - Garantir une aisance de circulation à l'intérieur de port en développant les modes de déplacement en commun et non polluant. - Prévoir des aménagements favorisant la bonne gestion des questions de sécurité. - Mettre en place une politique de végétalisation et d'entretien et favoriser la biodiversité. - Mettre en valeur (conserver, gérer...) le patrimoine architectural, urbain et paysager et valoriser l'existant autant que possible (bâti, biodiversité). Mettre en place une politique d'efficacité énergétique (économie d'énergie) et développer l'utilisation des énergies renouvelables. - Développer des relations harmonieuses des bâtiments et des îlots avec leur environnement immédiat. - Assurer une qualité esthétique et paysagère.

Tableau03 : présentant les enjeux de l'interface ville-port sur les quatre dimensions : social, économique, environnemental et gouvernance.

6. SYNTHÈSE :



Schémas 06: schémas de synthèse montrant l'avenir de l'interface **vile-port** et les nouveaux liens ville/mer.
Fait par l'auteur.

- ❖ Pour mieux comprendre la stratégie de la revalorisation des interfaces ville-port, l'ancien port de Gènes est le plus répondant à cette stratégie. En plus, il traite la même problématique de l'interface qui est citée précédemment.

7. ANALYSE D'UN PROJET URBAIN REALISE DANS UNE VILLE PORTUAIRE:

CAS : PORTO ANTICO DE GENES :

GENES « *Une ville adossée aux montagnes et jetée à la mer* » HEERS Jacques .



7.1. Situation de porto antico Gènes :

- Le port se trouve à l'Ouest de front de mer de Gènes.



Figure 11 : photo aérienne indiquant la situation du port de Gènes modifié par l'auteur.

- « Afin de comprendre la ville aujourd'hui, allons au delà, avec ordre en commençant par la compréhension des raisons d'implantation de la ville dans ce site, il convient d'examiner ceci à plus grande échelle qui est le territoire ». Caniggia

7.2. L'évolution du port de Gènes :

A* Durant l'Antiquité: La ville- port

- Malgré les conditions topographiques du site (montagne sans grande vallée conduisant à l'intérieur, peu d'espaces plans), l'anse du vieux port était adaptée aux conditions techniques de l'époque (profondeurs suffisantes, abris des vents dominants).



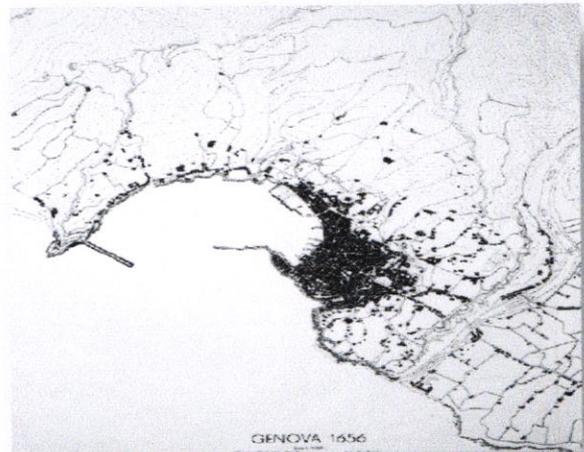
B*Au Moyen Age:

- Les génois participent aux croisades mais très vite limitent leurs ambitions commerciales.
- L'activité portuaire devient secondaire. Ils investissent dans la circulation de l'argent et deviennent les banquiers de l'Europe.
- La ville et le port ne forment qu'un seul ensemble.



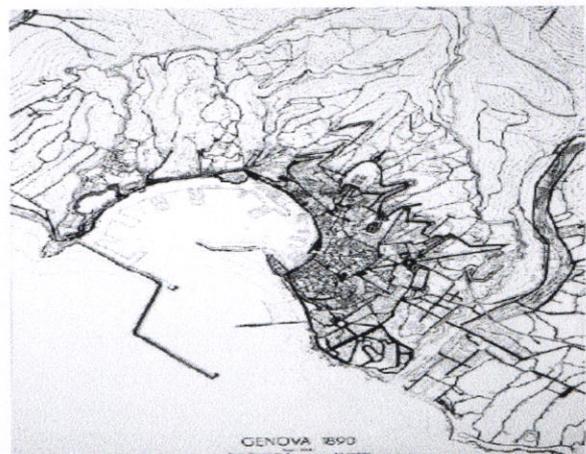
C*XVIe s: la ville tombe sur le port. Les marchands organisent leur espace de vie et d'échanges autour de petites places (noyaux anciens).

- Le tissu urbain est donc composé de petites places entourées des palais des grandes familles.
- L'unité urbaine est obtenue par la récurrence de ce micro centres.
- Le port et la ville vivent en symbiose.



D*XIXe s:

- Accroissement de l'activité portuaire dans un contexte favorable (création de l'état nation en 1860, développement économique de l'Italie du Nord, création du canal de Suez).



E*XXe s:

- L'Europe du Nord renforce sa puissance. Intervention de l'état pour atténuer la crise.
- Une dualité fonctionnelle se traduit dans l'espace: La ville se sépare du port.



F*Années 90: Amélioration de l'image urbaine: revalorisation et redynamisation

- Interventions sur le centre historique avec l'idée de réhabiliter un espace patrimonial fortement dégradé et d'en faire un élément stratégique du redéveloppement de l'économie vers le tourisme et le tertiaire supérieur.
- Revalorisation des espaces de l'interface ville-port abandonnés.



7.3. La revalorisation de l'ancien port :

La revalorisation du Vieux port se fait par l'architecte Italien Renzo Piano :

- Il s'agit de redessiner l'ouverture de la ville sur la mer selon une vision d'ensemble et stratégique du développement urbain, une sorte de pacification des relations entre la ville et son port qui s'ignoraient depuis longtemps.

7.4. L'objectif de la revalorisation de port antique de Gènes est :

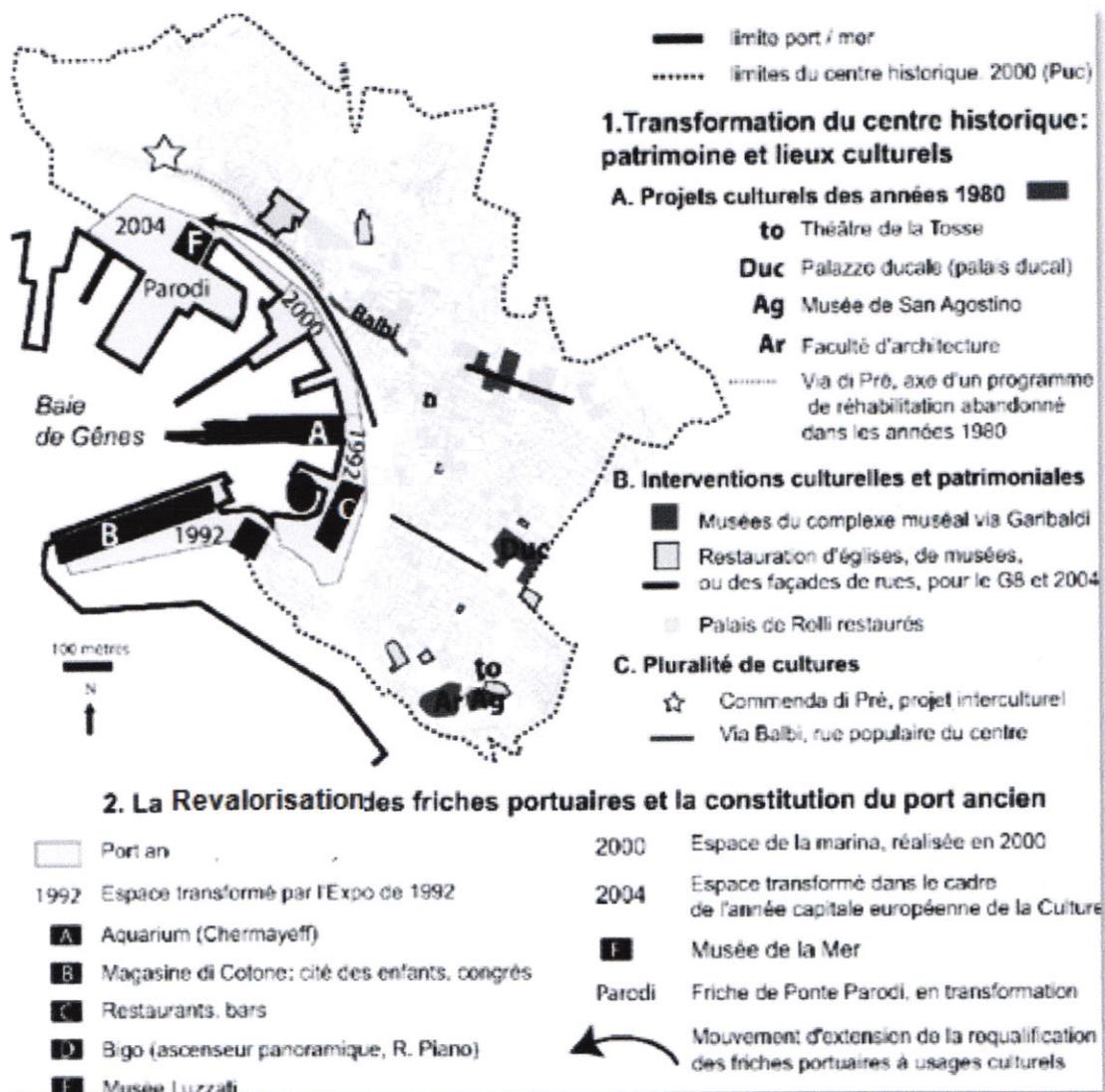
- 1/Intégrer la ville au port.
- 2/ Recentralisation et mise en valeur des espaces de l'interface ville-port.
- 3/ Redonner un nouveau souffle au vieux port et de revaloriser l'image touristique et culturelle de la ville.



Figure 12: photo indiquant la zone de référence

7.5. Transformation du port ancien:

- A partir des années 90 la ville récupère le port ancien en le transformant dans un grand système des espaces publics, culturels, commerciaux et de loisir, l'ensemble constitue un nouveau pôle d'attraction pour la ville.
- Les anciens entrepôts seront réutilisés et la construction des nouveaux équipements tel que l'aquarium : permettront une redynamisation urbaine. Cet équipement a d'ailleurs été un succès et un élément touristique important pour Gênes puisqu'avec près d'un millions de visiteurs par an il constitue le 3e site le plus visité en Italie.



Carte01: présentant la revalorisation urbaine dans le port ancien de Gênes. Jacquot .S.2009.

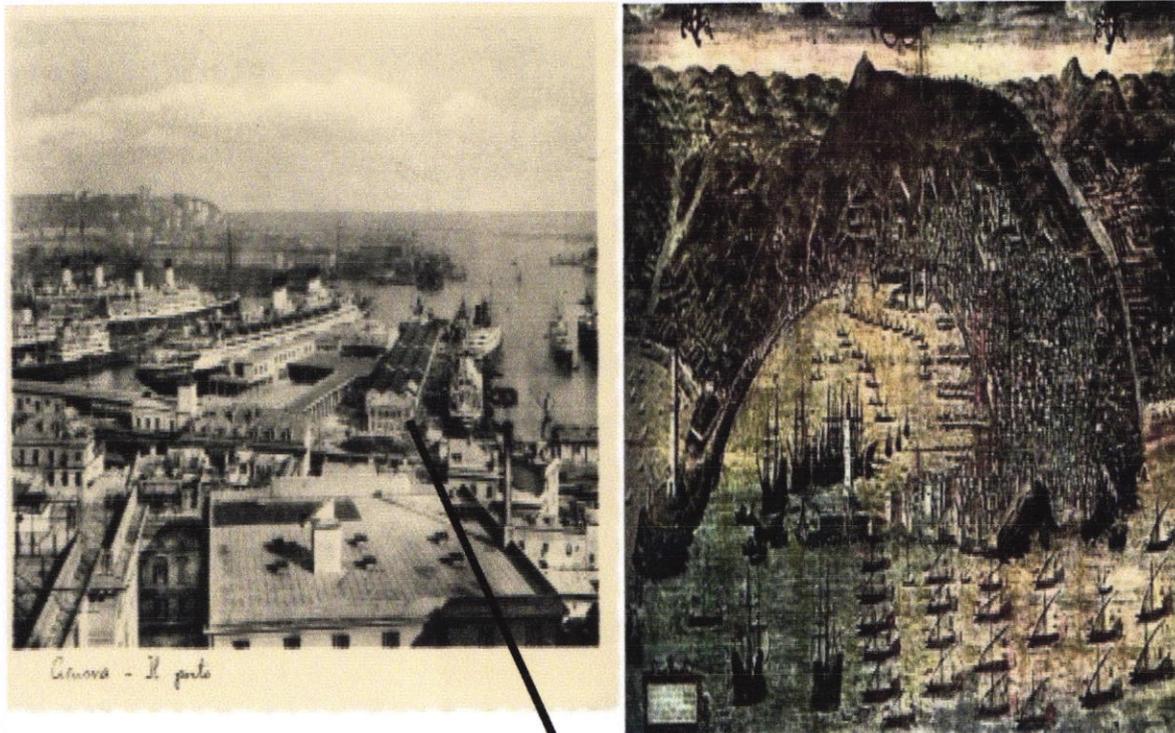


Figure 13:Carte postale de 1938: l'aire du port ancien encombrée de navires.

- La réhabilitation de quelques entrepôts et Construction de nouveaux projets.

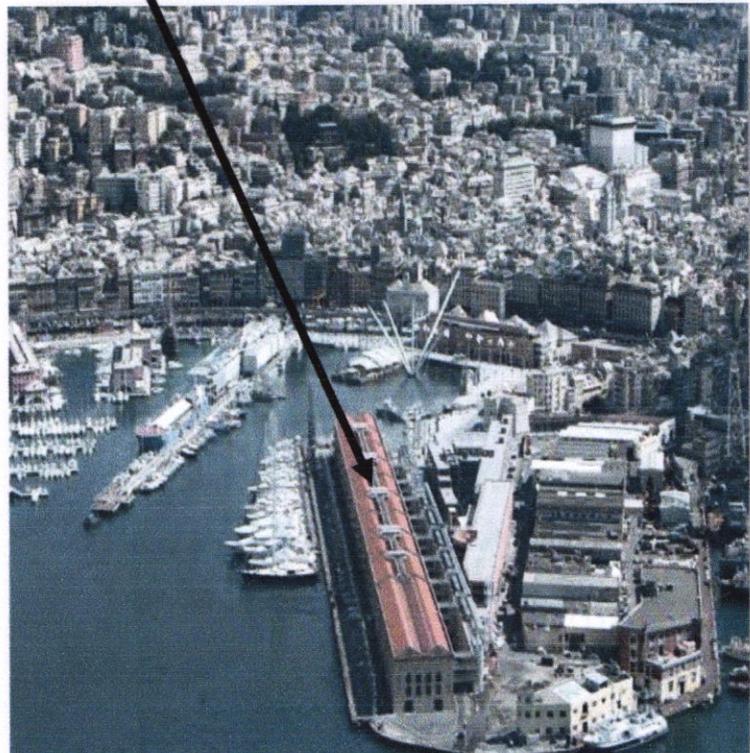


Figure 14:photo indiquant l'aménagement actuel du vieux port.

8. SYNTHÈSE :

- ✓ Les villes portuaires ont des interfaces qui sont considérées comme un enjeu majeur mais malheureusement, cette aire perd son identité à cause du déplacement de sa centralité. Ce déplacement mène à l'abandon de cette zone de contact entre la ville et le port qui conduit à une désarticulation entre la ville et son port.
- ✓ Face à l'interrogation majeure : **comment faire la ville avec le port ?** qui nous sous-entendons une réconciliation, une reconnexion, une harmonisation et une cohabitation sereine entre les différentes espaces du littoral (ville, mer et port). Nous avons opté une démarche bien réfléchi qui est la revalorisation de l'interface **ville-port** parce qu'il faut rendre en compte que les atouts des interfaces ne résident pas seulement dans les possibilités de créer des professions mais aussi de créer des occasions touristiques et culturelles. Le choix du maintien de fonction portuaire active sur l'interface **ville-port** ouvre de nouvelles perspectives en termes de projets à forte valeur ajoutée économique pour la ville comme le port.
- ✓ Cette stratégie est devenue indéniable pour nombreuse villes portuaires afin de remettre en valeur les potentialités existantes et redonner la centralité de leurs interfaces **ville-port** par la suite la ville articule son port et deviennent une seule entité associée spatialement, fonctionnellement et institutionnellement.
- ✓ Pour affirmer la réussite de la revalorisation des interfaces **ville-port**, un exemple « l'ancien port de Gênes » est analysé ; ce port avait une désorganisation au niveau de son interface mais aujourd'hui, il attire des millions de touristes par ans après une intervention faite par la stratégie de revalorisation. Cette démarche réalisée par l'architecte Renzo PIANO qui a créé des infrastructures touristiques (l'aquarium, ascenseur panoramique...), culturels (la biosphère, pavillon des cétacés musée...) et de loisir (salle de spectacle et patinoire..), une transformation de quelques entrepôts en cité des enfants, centre de congrés, restaurants, des bars et création d'une promenade le long du front de mer.

CHAPITRE 03:

CAS D'ETUDE LA VILLE DE TIPASA :

1. PRESENTATION DE LA VILLE DE TIPASA :

- ❖ Notre choix se base sur Tipasa qui est une petite ville littorale portuaire, aussi un chef lieu de wilaya riche en potentialités touristiques, historico-culturelles et naturelles.

Le tableau ci-après résume l'ensemble des informations sur la ville de Tipasa : (situation, climat, vents dominants, sismicité, accessibilité, la mobilité à l'intérieur de la ville, population et activité) :

	Description :	Carte /photo :
<p>Situation territoriale</p>	<p>Tipasa se trouvant au Nord du pays; donne sur le bassin méditerranéen délimitée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> -La wilaya d'Alger à l'Est. -La wilaya de Chlef à l'Ouest. -La Wilaya de Blida et Ain Defla au Sud. 	 <p>Figure15 : photo aérienne montrant la situation territoriale de Tipasa. Modifiée par l'auteur.</p>
<p>Situation régionale</p>	<p>La ville de Tipasa bordée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Villes de Cherchell et Nador à l'Ouest . - Ville de Aïn Tagourait à l'Est. -Les villes de Sidi Rached et de Hadjout Au Sud 	 <p>Carte02 : montrant la situation régionale de Tipasa. Modifiée par l'auteur.</p>
<p>Climat :</p>	<p>Par sa position Tipaza jouit d'un climat méditerranéen caractérisé par un hiver doux et un été relativement chaud.</p>	

Vents dominants :

La ville de Tipaza est touchée par les vents dominants du Nord-Ouest en hiver et du Nord-est en été; les vents du Sud(Sirocco) se font doux. Vu que la ville est naturellement protégée du vent par le Mont de Chenoua à l'ouest, le problème des vents ne se pose pas (c'est pour ce dernier point que les phéniciens ont choisi la ville de Tipaza).

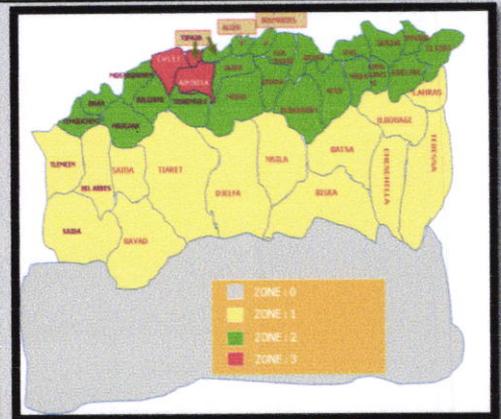


Figure16 :Vue aérienne de Tipaza montrant la direction des vents. Modifiée par l'auteur.

Sismicité :

La ville de Tipasa, d'une sismicité particulière située dans une zone III, a connue beaucoup de tremblements de terres comme: -Le séisme du mont de Chenoua du 29/ 10/1989. -Le séisme qui a secoué la région de Tipasa Le 29/02/1990.

Aujourd'hui avec les changements climatiques le risque de cette sismicité et le Tsunami même si on dit que la mer méditerranée n'est pas touchée par les tsunamis.



Carte 03 : indiquant les zones sismiques de la partie Nord de l'Algérie.

Source : Rapport du PDAU de Tipasa

Accessibilité

La ville de Tipasa est reliée avec l'extérieur par une seule infrastructure routière présentée comme suit:

- La route nationale N°11 qui relie Alger, Tipasa et Cherchell par le littoral.
- Le chemin de wilaya N°109 qui relie la ville de Tipasa à la région de mont de Chenoua.
- Le chemin de wilaya n°106 qui relie Tipasa à Sidi Rachad; il est proposé comme la nouvelle pénétrante qui relie RN11 avec l'autoroute.
- Et enfin les chemins vicinaux n°1, n°2 et n°3 reliant la ville avec Hadjout.
- Avec l'ouverture de l'autoroute Est-Ouest, le problème d'accessibilité de l'extérieur de cette ville de Tipasa ne se pose pas.



Figure 17: Vue aérienne montrant l'infrastructure routière de la ville.

Légende:

-  La route nationale n° 11
-  Chemin de wilaya
-  La route nationale n° 11
-  Accès mis en valeur
-  Accès non mis en valeur

La mobilité à l'intérieur de la ville

Elle est assurée par une infrastructure de communication présente comme suit:

- La rue du 1^{er} novembre (le tronçon RN11 de l'est à l'ouest): ce tronçon est souvent saturé.
- Le parcours centralisant longitudinal dessert les trois parties de la ville: le centre historique, les nouvelles extensions et la partie sud de la ville (cité Oued Merzoug).
- Les voies de dessertes (voie du port, voie des écoles, voie du musée).



Figure 18: Vue aérienne indiquant la mobilité à l'intérieur de Tipasa.

Population

La ville de Tipasa a connu une importante évolution démographique. Sa population est passée de 7079 habitants en 1987 pour atteindre 14320 habitants au dernier recensement 2006, un taux d'accroissement annuel moyen de 5%, a été enregistré.

La population est originaire de la région composée essentiellement des paysans et d'une population venue de l'extérieur composée de commerçants et d'administrateurs.

Cette population est caractérisée par le comportement accueillant, hospitalier et communicant.

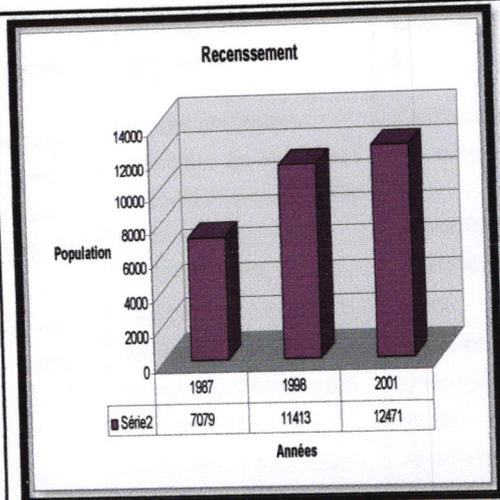
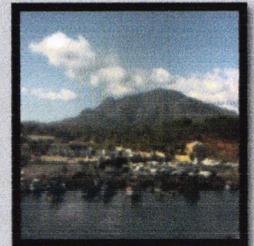


Schéma07 : représentant le recensement de 2011.

L'activité dominante reste l'agriculture, le commerce et les services. Pourtant aujourd'hui avec les moyens certaines activités telles que la pêche et le tourisme peuvent être développées au même titre que l'agriculture et le commerce.



« Connaître une ville n'est pas simple, surtout quand elle est vaste et que chaque époque est venue déposer sans trop de précautions sa marque sur celle des générations précédentes. » (PANERAI Philippe,)

- ❖ Dans l'objectif de la compréhension d'une ville, on ne peut jamais faire table rase de son cumulatif historique, car elle s'inscrit dans un territoire qui englobe un ensemble de caractères : climatique, morphologique, physique, anthropologique, culturel...

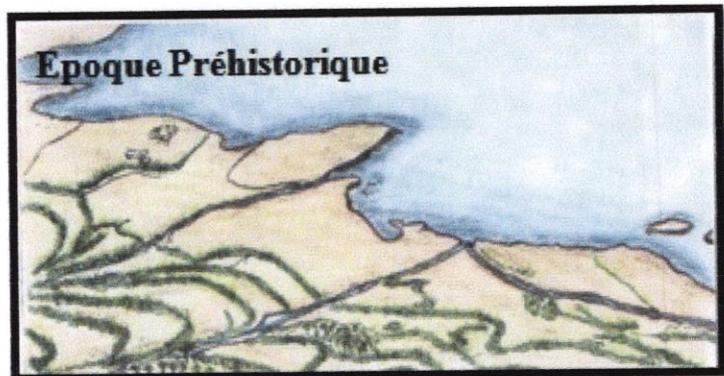
2 .L'EVOLUTION HISTORIQUE DE LA VILLE :

2.1. INTRODUCTION:

- La région de Tipasa, tout comme l'ensemble du pays, a connu plusieurs civilisations (près-colonial, colonial et post colonial). Chacune a marqué l'évolution Urbaine et Architecturale de la Ville.
- On a fait une lecture diachronique de la Ville de Tipasa, qui a pour objectif: la compréhension de l'organisation Urbaine et Architecturale de cette ville.

2.2. L'époque préhistorique:(au milieu du 3eme millénaire av. jc)

- Les hommes à cette époque se sont essentiellement abrités dans les abris naturels (grottes) présents notamment au niveau du mont de Chenoua. Un peu plus tard du 4^e au 3^e siècle avant J-C, ils commençaient à s'intéresser aux terres fertiles.



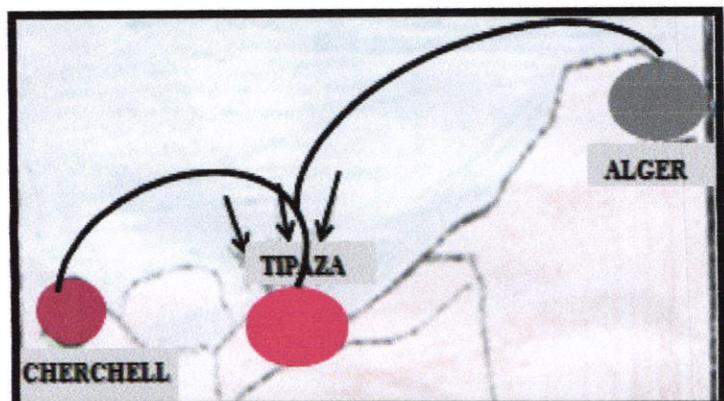
Carte04 : présentant la ville de Tipaza à l'époque préhistorique.

Source: Le livre: Tipaza (site de patrimoine mondial) BOUCHENAK, M

2.3. Le fondement de la ville de Tipasa :

"La création de Tipasa remonte vers le 5^{ème} et 6^{ème} siècle avant J.C par ces même phéniciens. Le nom de Tipasa signifiait pour eux " lieu de passage", donc Tipaza fut un comptoir commerciale"
"BOUCHENAKI, M .

- Les phéniciens peuple de navigateurs cherchant un point d'escale entre Iol (Cherchelle) et Icosium (Alger),



❖ Les étapes de fondement de la ville de Tipasa sont évaluées à quatre phases:

A/ Phase d'observation et de découverte :

Le choix du site régit par plusieurs paramètres :

- Situation stratégique (défense militaire).
- Conditions naturelles: mont de Chenoua comme abris naturel.

B/ Phase de pré installation :

- Le début de la construction d'un port primitif qui est un petit comptoir d'échange.

C/ Phase d'installation :

- L'installation du comptoir.

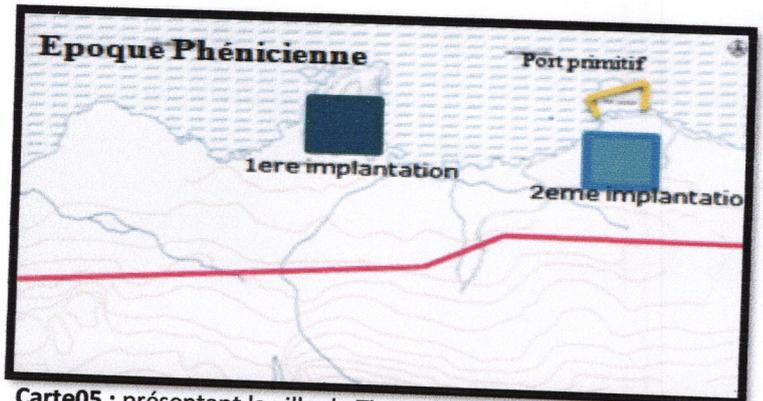
D/ Phase d'occupation :

- Caractérisée par un comptoir plus pratique et plus important.

2.4. La genèse de Tipaza:

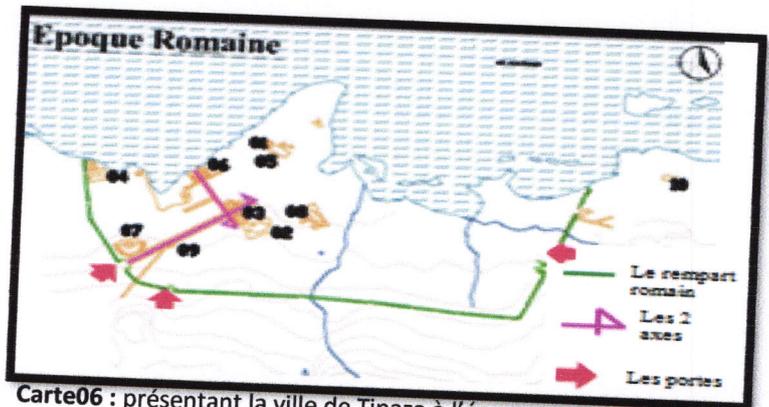
A* Epoque romaine : (40avant jc-150 après jc).

- Construction de la ville primitive sur le promontoire central sur les traces de l'établissement phénicien. -Deux axes principaux (Cardo_Documanus). L'enceinte.
- Construction d'un nouveau rempart de 2200 m doté de 03 portes (Est et Ouest) permettant la communication avec Cherchell et Alger et la porte sud ouverte sur les plaines avoisinantes. La construction de quelques édifices publics.
- Orientation des constructions implantées d'une façon dégagée sur la mer pour les deux axes



Carte05 : présentant la ville de Tipaza à l'époque phénicienne.

Source: Le livre: Tipaza (site de patrimoine mondial)
BOUCHENAK, M. Modifiée par l'auteur.



Carte06 : présentant la ville de Tipaza à l'époque romaine.

Source: Le livre: Tipaza (site de patrimoine mondial)
BOUCHENAK, M. Modifiée par l'auteur.

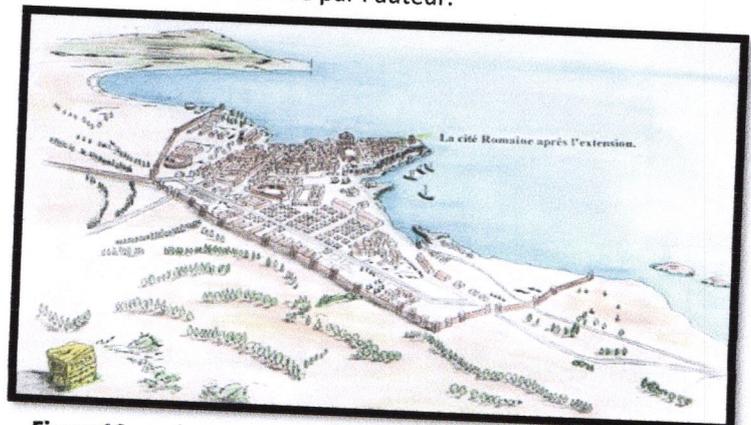
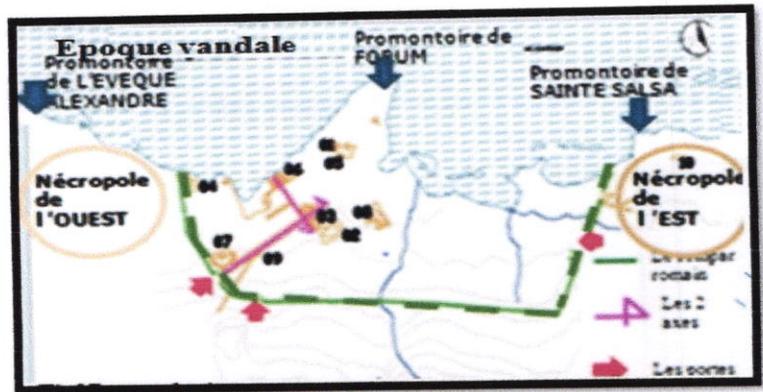


Figure19 : présentant une perspective de la ville de Tipaza à l'époque romaine.

Source: Le livre: Tipaza (site de patrimoine mondial)
BOUCHENAK, M.

B*Epoque vandale (430 après jc) :

- La destruction de rempart pour des raisons religieuses.



Carte07 : présentant la ville de Tipaza à l'époque vandale.

Source: Le livre: Tipaza (site de patrimoine mondial)

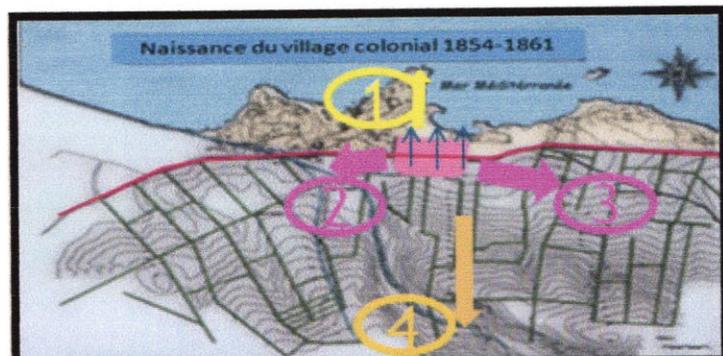
BOUCHENAK, M. Modifiée par l'auteur.

C*Epoque musulmane:

- Durant cette période, TIPAZA faisant partie des dynasties locales (Rostomides) les musulmans lui donnèrent le nom de (tefas-sed). Qui veut dire «la ruinée» les éléments physiques témoignant de cette période son inexistant.

D* Epoque française (1854 -1962) :

- L'établissement projet Demonchy près de la cité romaine; une continuité visuelle et spatiale entre le village colonial et la mer.
- À cette époque le village connaît des extensions du noyau de base. Elles se sont réalisées comme suit :



Carte08 : présentant la ville de Tipaza à l'époque française (1854-1861).

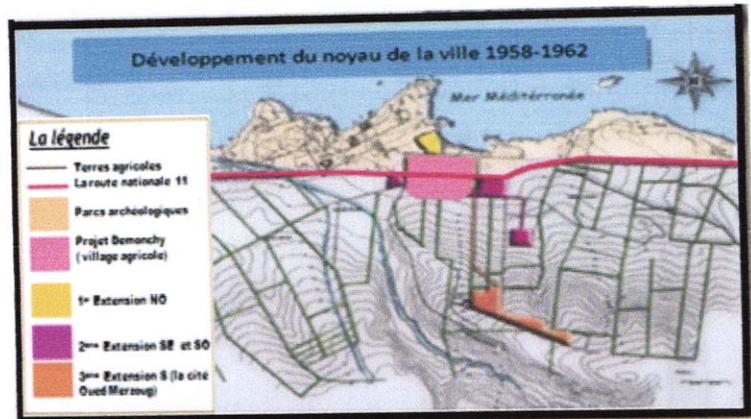
Source : rapport de la DUC. Modifiée par l'auteur.

En 1861 : L'extension vers le Nord-Ouest par la construction de l'Ilot industriel CHAIX TREMAUX (1.5 hectares).

En 1925 : L'extension vers le Sud -ouest par la construction de l'Ilot de Bourgade (une quinzaine de bâtiments) suivie d'une extension vers le Sud -Est.

1948: Une dernière extension vers le Nord par la construction du port tout en respectant les limites des sites antiques.

En 1959 : le mode de croissance change car il prend la direction Sud avec la création de la cité Oued Merzoug . Cette rupture s'explique par l'hypothèse, qu'on a choisi, le lieu le plus favorable par sa position au sommet qui permet de dominer la mer.



Carte09 : présentant la ville de Tipaza à l'époque française (1958-1962).

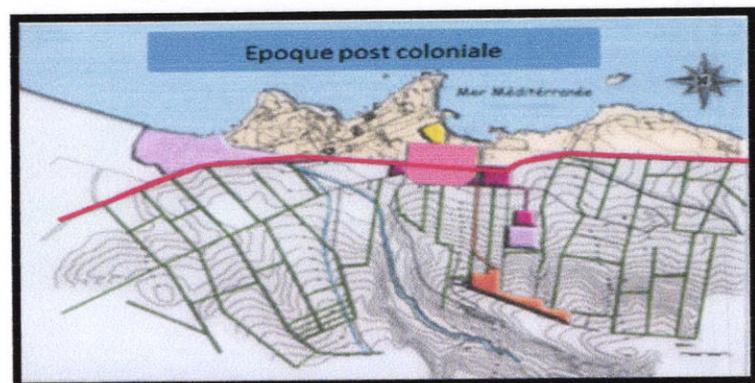
Source : rapport de la DUC. Modifiée par l'auteur.

E* Epoque postcoloniale:

- Après l'indépendance Tipasa a connu deux sous périodes :

La première période est entre 1962 et 1985 :

Dans cette phase Tipasa a connu une stagnation sous le plan de développement urbain.

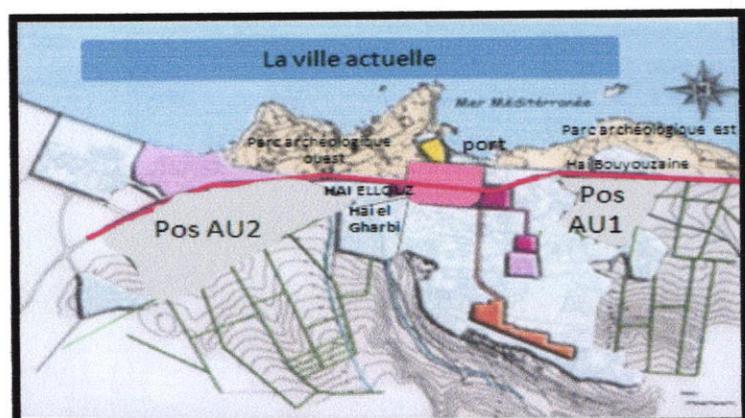


Carte10: présentant la ville de Tipaza à l'époque post coloniale.

Source : rapport de la DUC. Modifiée par l'auteur.

Après 1985:

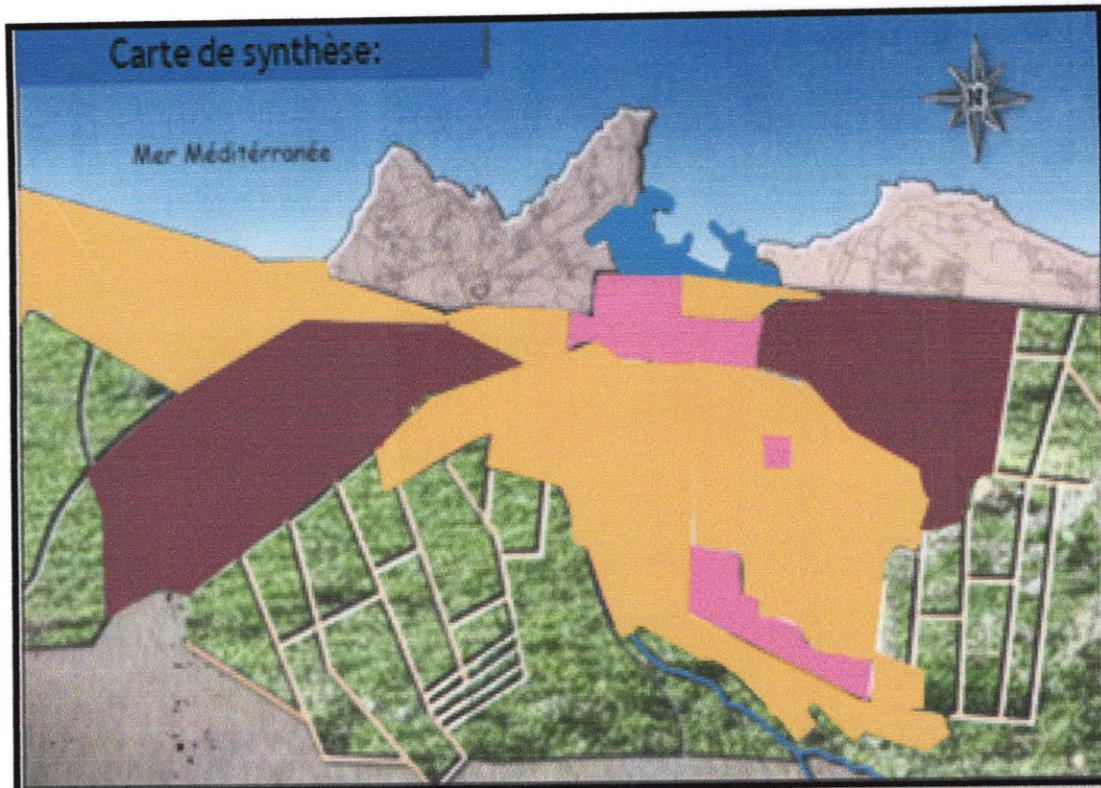
Tipasa est passée chef-lieu de wilaya, elle a commencé à s'agrandir en empiétant sur les terrains agricoles. Deux extensions ont été prévues dans le cadre de l'étude de révision en 2002, il s'agit de l'extension Est (prévue comme pôle administratif) et de l'extension Ouest (prévue comme pôle multifonctionnel). Cette période est marquée par la rupture entre les différents tissus de la ville entre eux et avec la mer.



Carte11: présentant la ville actuelle.

Source : rapport de la DUC. Modifiée par l'auteur.

2.5. Synthèse :



Carte12: synthétise l'évolution historique de la ville de Tipasa.

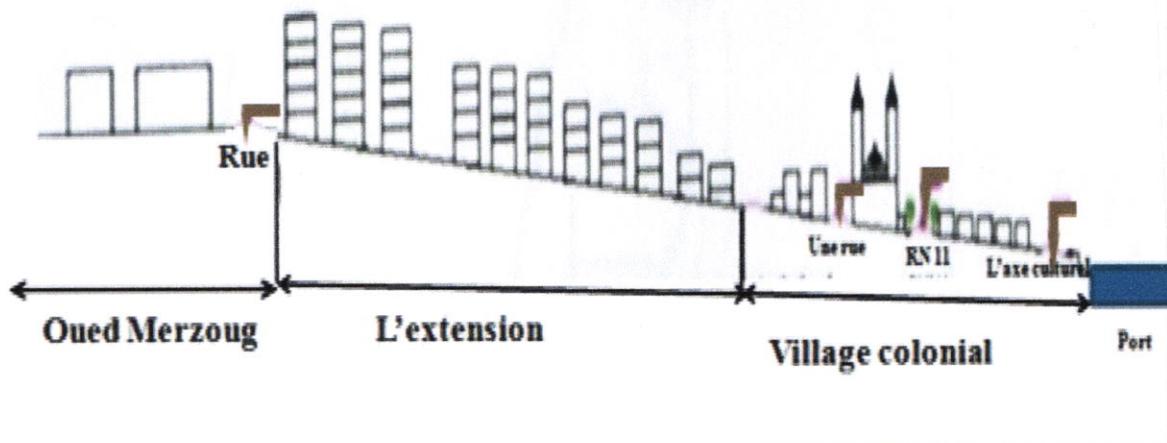
Source : rapport de la DUC. Modifiée par l'auteur.

- A travers cette lecture, nous avons pu comprendre l'organisation et les développements de la ville de Tipasa qui fut marquée par plusieurs civilisations.
 - La première implantation phénicienne dans le port.
 - La deuxième par l'arrivée romaine qui a marqué cette ville par son organisation, son patrimoine archéologique.
 - La troisième c'est la renaissance de la ville durant la période coloniale avec toute sa puissance dont son développement s'est fait en respectant les particularités du littoral où on peut voir le tracé avec des percées vers la mer.
 - A l'état actuel, la ville a connu une urbanisation soudaine et agressive avec des extensions éclatées dans différentes directions, pour répondre au besoin d'urgence de la population, on a aussi remarqué que les spécificités du littoral ne sont pas respectées, grands ensembles d'habitat typiques qu'on a retrouvé dans la ville hors du littoral tant sur le plan architectural qu'urbanistique
 - La mer constitue le principal élément inducteur de la création de la ville.
- Les conjonctures historiques n'ont pas favorisé le développement continu de la ville autour de son noyau original, celle-ci se présente aujourd'hui sous forme de tissus fragmentés sans qu'aucune relation forte entre eux et avec la mer.

3. ETAT DES LIEUX:



- Malgré la continuité visuelle entre toute la ville et la mer ; il ya une rupture (discontinuité spatiale et fonctionnelle)



Coupe schématique

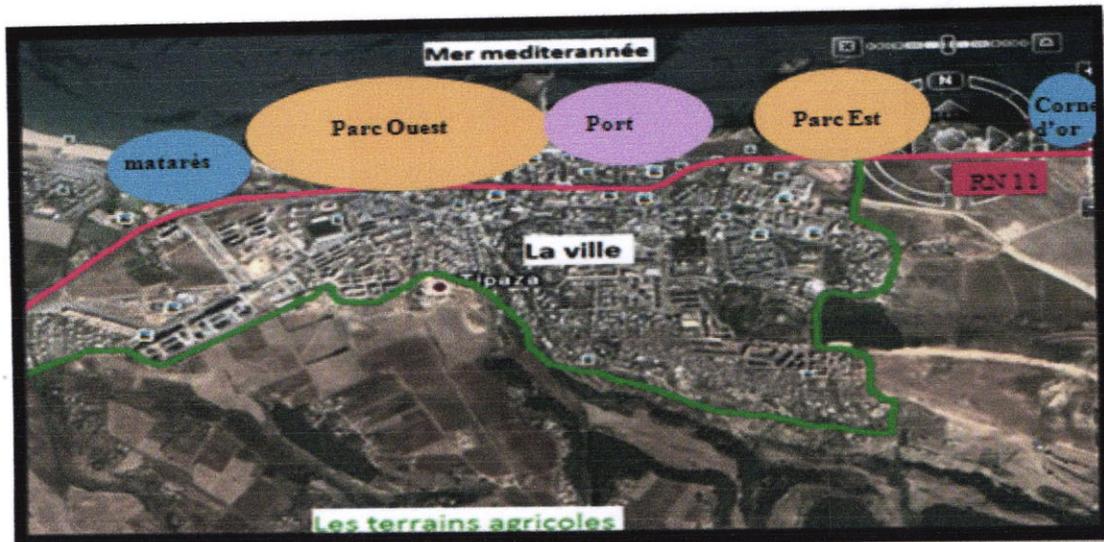


Figure 20 : photo aérienne montrant la rupture entre les différents tissus de la ville et la mer.
Modifiée par l'auteur.

- **Désarticulation entre les différentes entités composantes** le front de mer lui-même et avec le reste de la ville.
- **Discontinuité** de développement des nouvelles extensions avec les logiques urbaines précédentes (coloniale).



Figure 21 : photo aérienne montrant la partie Nord de la ville. Modifiée par l'auteur.

- **Peu de considération pour la partie front de mer** : Malgré les potentialités dont dispose la partie Nord de Tipaza, On remarque manque d'exploitation des atouts.

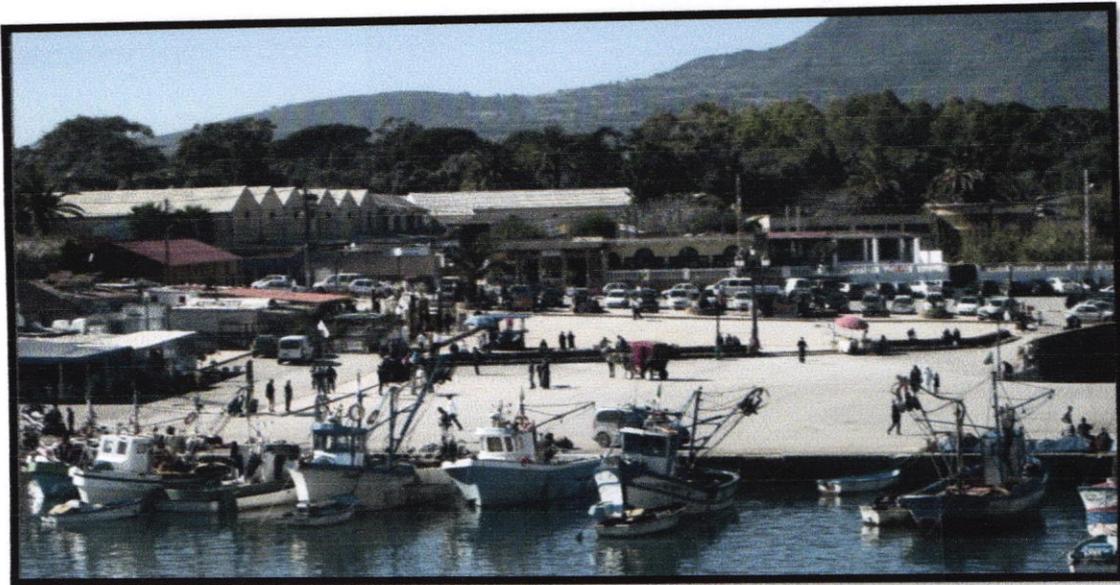


Figure 22 : photo indiquant l'aménagement actuel de port.

- **L'aspect dominant du petit port de pêche** sur l'aménagement actuel ne reflète pas l'image potentiellement valorisante d'une ville touristique.
- Les nouvelles jetées tout au long du front créent une rupture entre le port et la mer et fait l'obstacle à la vue panoramique.
- L'absence d'aménagement et d'animation suffisants pour accueillir le public local et touristique
- La place du port qui peut faire la liaison ville/port est abandonnée.



Figure 23 : photo aérienne indiquant les parcs archéologique et les habitats spontanés à l'intérieur. Modifiée par l'auteur.

- **Les parcs archéologiques qui ne sont pas mis en valeur** que ça soit par son accessibilité ou par son image:
 - Ce sont clôturés, voire même **cachés** pour le public.
 - Le développement de l'habitat spontané et illicite à l'intérieur même du périmètre des sites archéologiques.

4. CONSTAT GENERAL:

- D'après l'étude du développement de la ville on a constaté:
- ❖ L'absence d'articulation entre la ville et la mer.

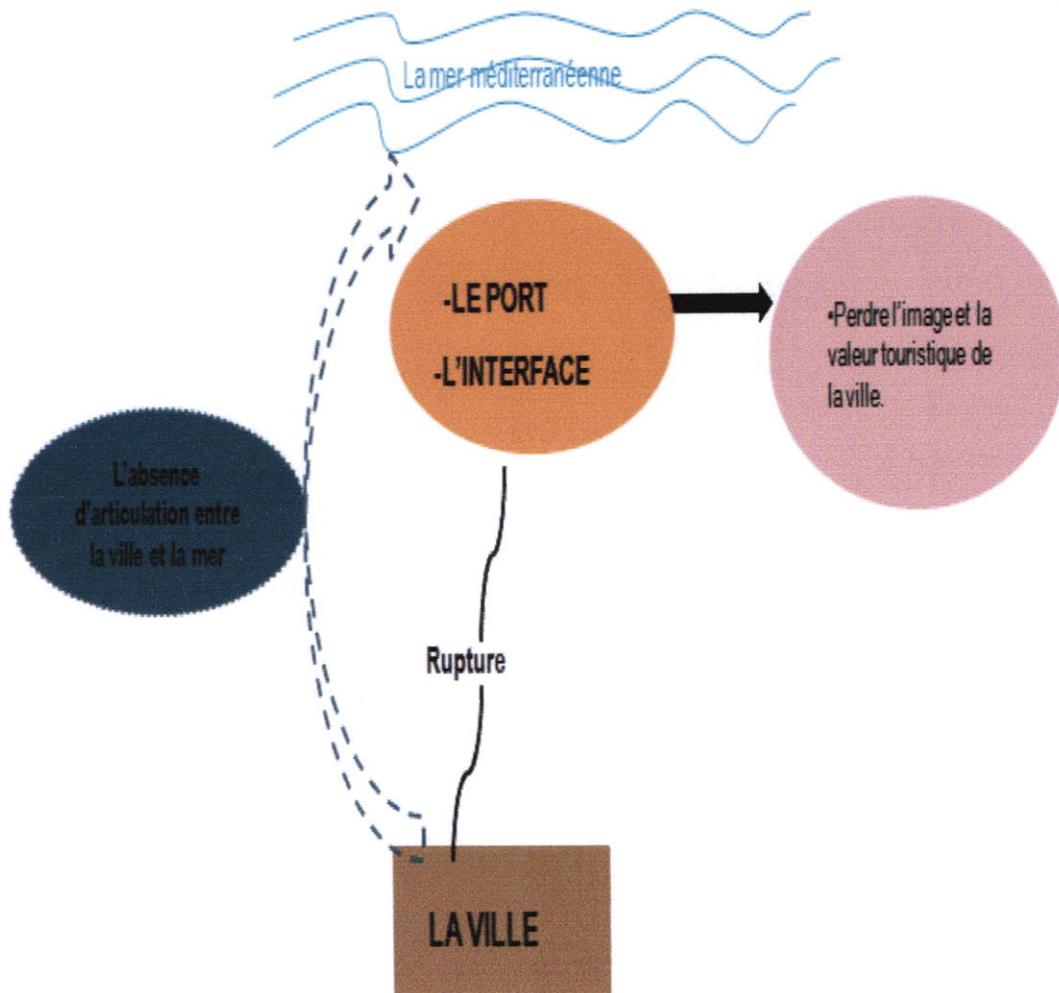


Schéma08: représentant la discontinuité entre la ville et la mer.
Fait par l'auteur.

5. L'INTERFACE DE LA VILLE DE TIPASA :

5.1. Situation de l'interface de Tipasa :



LEGENDE :



Figure 24 : photo aérienne indiquant la situation de l'interface de la ville de Tipasa
Modifiée par l'auteur.

5.2. Délimitation de l'interface de Tipasa :

➤ Cette interface est délimitée par:

Le parc archéologique Est : coté Est.

Le port : Au Nord.

Le parc archéologique Ouest : coté Ouest.

Le noyau colonial : Au Sud.

Superficie : 1.8 hectares



Figure 25 : photo aérienne représentant l'interface de la ville de Tipasa et ses limites
Modifiée par l'auteur.

5.3. Schéma de structure de l'interface :



Figure 26 : photo aérienne indiquant les structures de l'interface de Tipasa. Modifiée par l'auteur.

Légende:

.....	Limites de l'aire d'étude.	■	École de PSM+école de voile.	■	Habitat individuel
○	Le port.	■	Cave.	■	Post de surveillance.
■	Restaurant	■	Douane.	■	R.D.C.
■	Pêcherie	■	Centre d'artisanat.	■	R+1.
■	Esplanade.	■	Cafétéria.	■	Route nationale 11.
■	Parking.	■	SEEAL.	■	Axe structurant N/S.
■	Chalets (EGPP+cinéma).	■	Cyber	■	Rues.
■	Musée.	■	Ptt.	■	

Synthèse :

- ✓ On remarque : la prédominance de la vocation résidentielle précisément l'habitat individuel, et la vocation administrative, ainsi l'absence des équipements sportifs et touristiques et les espaces publics sont mal aménagés.

✓ 5.4. L'état de bâtis de l'interface :



Figure 27 : photo aérienne indiquant l'état de bâtis de l'interface de Tipasa. Modifiée par l'auteur.

Légende:	
.....	Limites de l'interface.
■	Bonne état.
■	État moyenne.
■	État dégradée.

Synthèse :

- ✓ On remarque la prédominance de l'état dégradée dans notre aire d'intervention, et les constructions qui sont en bonne état sont mal structurées.
 - Donc on va démolir les constructions en mauvais état et restructurer les autres espaces.



5.5. Constat spécifique:

- L'absence d'aménagement et d'animation suffisants pour accueillir le public local et touristique.
- ❖ Manque des équipements sportifs, commerciaux et de loisirs.
- ❖ Les espaces publics ne sont pas aménagés (l'esplanade ; la place du port ; les parkings).
- ❖ L'existence des constructions de type baraque (comme l'EGPP, cinéma , maisons des pêcheurs ...etc.)
- ❖ Les constructions existantes sont en état dégradés (musée, la douane, école de PSM ; école de voile ; et autres non utilisables comme unité de céramique...).

5.6 Problématique spécifique:

- ❖ Comment lier la ville avec la mer via le port.

5.7. Tableau AFOM:

Atouts:	Faiblesse:
<ul style="list-style-type: none">-Proximité de la mer.-Présence d'un port de pêche.-Activités liées au tourisme.-La facilité d'accessibilité à la ville et à l'interface.-Vue remarquable sur le patrimoine (les parcs archéologique).	<ul style="list-style-type: none">-Dégradation du cadre bâti.-Manque des équipements liés au tourisme.-La vocation de pêche n'est pas mis en valeur.-Manque d'aménagement au niveau de port et phénomène de l'abandon et décentralisation de l'interface ville-port.-Discontinuité entre la ville et son port.-Manque d'aire de stationnement ;-Indisponibilité foncière.-Les deux parcs archéologiques qui sont en même temps des potentiels et des contraintes car ils limitent le site sur les cotés Est et Ouest.
Opportunités:	Menace:
<ul style="list-style-type: none">-Une augmentation d'activités de plaisance, du tourisme, des habitants et des entreprises.-Nouvelle centralité.-Soutenir activité économique du port.-Renforcement de l'attractivité du territoire.-Redonner l'image et la valeur touristique de la ville.	<ul style="list-style-type: none">-Les aléas de la mer (inondation et tempête)-la pollution (les rejets des eaux usées dans la mer).

Conclusion générale :

- Notre travail a pour objectif de répondre à quelques questions posées de manière implicite dans la problématique de notre recherche à savoir: les raisons de la perte d'identité de l'interface ville-port, l'avenir de l'interface, les nouveaux liens ville-port, la stratégie adoptée à la reconnexion de la ville avec son port et enfin, sur l'organisation des équipements projetés au niveau de l'interface ville-port.
 - En commençant par les causes qui mènent l'interface ville-port à perdre son identité : Le port voit une évolution de ses activités qu'auparavant .En effet, les activités de pêche déclinent progressivement pour laisser place à une activité de plaisance florissante. De plus, ces mutations ont provoqué progressivement une discontinuité entre la ville et le port marqué par la décentralisation et l'abandon de l'interface ville-port. Aussi l'industrialisation qui nécessite des nouvelles technologies.
 - En passant à l'avenir de l'interface ville-port ; si la situation reste comme elle est sans aucune intervention, cette aire de contact sera de plus en plus dégradée et abandonnée et deviendra un point de faiblesse au lieu d'être un avantage pour la ville. Cet abandon va affaiblir les liens de plus en plus entre la ville et le port qui seront plus découplés et séparés fonctionnellement, spatialement et institutionnellement.

Mais avec la sensibilisation des autorités par l'importance de la zone de contact entre la ville et le port à la liaison de ces deux éléments, elle va devenir un pôle attractif aux touristes comme aux habitants locaux et entreprises. Ainsi, un espace de centralité de la ville qui sera riche en activités diverse ; cette diversité d'activités joue un rôle majeur dans l'économie. Aussi, elle sera un lieu de rencontre, de repos, de loisir, de travail, et d'échange (échange des traditions, des cultures...).
 - Enfin, sa situation stratégique entre la ville et le port lui donne le rôle de liaison de ces deux entités, si elle est centrale, la ville continue jusqu'au port donc ils deviendront plus articulés non pas séparés et une seule entité spatiale.
 - Cette aire doit être mixte socialement et fonctionnellement en respectant l'environnement et être au courant avec les nouvelles technologies.
 - Pour atteindre ces résultats, une stratégie de revalorisation de l'interface ville-port sera optée ; comme l'interface ville-porta plusieurs potentialités mais malheureusement ne sont pas exploitées de façon correcte peut la mettre beaucoup plus réussite à assurer la continuité spatiale et fonctionnelle entre la ville et son port. Cette démarche est nécessaire pour plusieurs villes portuaires en assurant les points suivantes :
 - Une centralité de la ville.
 - L'offre De logement diversifié.
 - Une attractivité de la ville portuaire affirmée.
 - Une interface ville-port dynamique pour recréer des liens ville-ports.
 - Des espaces de l'interface ville-port ouvertes à tous.
 - Les équipements projetés au niveau de l'interface doivent être mixte et divers et il faut que chaque type d'équipement doive être justifié et a un rôle bien défini. La prise en compte de l'aspect durable sera indispensable dans la projection des équipements et logements sur l'interface ville-port qui rendra cette dernière saine, propre et amis avec la nature.

BIBLIOGRAPHIE:

Les ouvrages :

BOUCHENAK, Mounir. Tipaza (site de patrimoine mondial).

GSELL Stéphane. 1894..Tipasa, ville de la Maurétanie Césarienne.

Thèses et mémoires :

JACQUOT Sébastien.2003.Réhabilitations et transformations des espaces historiques Gênes et Valparaiso. Mémoire de DEA "Géographie et pratique du développement". .Université Paris X Nanterre.

MAGALI Henry. 2006. Villes portuaires en mutation, Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbaine Euro-méditerranéen. Mémoire de licence. Institut de géographie. Université de Lausanne.

BOUABIDI Ahmed, BOUCHAM Abdelhak, CHOUCHAOUI Amina, HAKMI Rekia Sihem. 2010-2011. Réaménagement de port de Tipasa. Mémoire de fin d'étude. EPAU.

AOUISSI Khalil Bachir. 12 décembre 2013.le clivage ville/port : le cas d'Alger. Mémoire de magistère .EPAU.

CHABI Nadia. L'homme, l'environnement, l'urbanisme. Tome I.THESE En vue de l'obtention du diplôme de DOCTORAT. Faculté des Sciences de la Terre, de la Géologie et de l'Aménagement de Territoire. Université Mentouri de Constantine.

AKROUH Anouar .La reconversion de la ville portuaire, Une réconciliation de la ville avec le port .Mémoire de Master 2.Ecole nationale supérieure d'architecture. Paris.

Les revues, les publications et les actes de séminaire :

Séminaire international.18-19 septembre 2008 .La valorisation du patrimoine urbain en méditerranée. Ecole nationale Supérieure de la Photographie, Arles .Projets et études sur la requalification portuaire et urbaine, pour un Gênes ville - port européenne durable.

DAVOULT Denis, GUEGUEN Eric, BOUBACHA Emmanuel .octobre 1997.VILLE ET PORT mutation et recomposition. Association internationale Villes et Ports (AIVP).

MEGHFOUR KACEMI Malika. Décembre 2008. Des recommandations pour l'intégration des spécificités du littoral dans les instruments d'urbanisme en Algérie. .

MEGHFOUR KACEMI Malika. TABET AOUL Kheira . Juin 2007. Intégration des spécificités du littoral dans les documents d'urbanisme.

LEMAIRE Olivier. 23-25 Mai 2007. Final seminar - Le Havre (France). p 2.

CONSEIL MUNICIPAL . 06 novembre 2012. Objectifs et modalités de concertation en vue de la création de la Zone d'Aménagement Concertée dite « Front de Mer ». Ville de Nouméa.

ESSAMRI Jamal. 24 juin 2007. Crise de la centralité.

JACQUOT Sébastien. 2010. Gênes, quelles cultures au service de la requalification urbaine?

TAUSSAT Anne-Elisabeth. 2013-2014. Réaménagement de l'interface ville-port. CONCARNEAU.

LEFEBVRE François. TRIQUENAU Marie . Agriculture du littoral: Faut-il tirer la sonnette d'alarme ?

Sources internet :

MYLENE Breard, TRISTAN Durieux, LAETITIA Ognard. 2009-2010. Analyse de Gênes. Disponible sur « metropolesdusud2010.free.fr/Laetitia-Mylène-Tristan.pdf » (Consulter le 12 /01/2015).

GÊNES. LE RENOUVELLEMENT D'UNE ANCIEN VILLE MARINAIRE. Disponible sur « legge383.uisp.it/uploads/public/file952.pdf » (Consulter le 18/01/2015).

AIVP. COMMENT DYNAMISER ET ANIMER LES WATERFRONTS ? Disponible sur « http://www.aivp.org/guide_bonnes_pratiques_2015/04_guide_bonnes_pratiques_2015_chap_d_fr2.pdf ». (Consulter le 21 /03/2016).

" Cities & Ports" -Genova 19-22 nov. 1991), Gênes, Diffusion AIVP. pp. 44-52. Disponible sur http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/ville_et_port_cle05e12d.pdf. (Consulter le 26 /03/2016).

JEANNE Riot, RICHARD Zelezny. Durabilité et choix d'affectation des espaces urbains : la problématique ville-port à Dunkerque. Disponible sur « <https://halshs.archives-ouvertes.fr/hal-00947064/document> ». (Consulter le 24/04/2016).

JUGIE Jeanne-Hélène. L'approche urbaine de la gouvernance ville-port. Disponible sur « (Consulter le 21/04/2016).

AIVP. Site d'internet Association Internationale des Villes portuaire . »<http://www.aivp.org/>»
www.cnrtl.fr/lexicographie/revaloriser. (consulter le 13 /04/2016).
 « www.calameo.com » (Consulter le 24/04/2016).

Document d'urbanisme :

La DUC de wilaya de Tipasa: Rapport du de la revision de PDAU de la commune de Tipasa.
 Règlement d'urbanisme de Tipasa PDAU 2007.

TABLE DES ILLUSTRATIONS :

Liste des Tableaux :

Tableau01 : statistique sur l'accroissement de la population des viles littorales algériennes en 2010.	16
Tableau02 : présentant les classes des villes littorales algériennes et leurs problématiques.	19
Tableau03 : présentant les enjeux de l'interface ville-port sur les quatre dimensions : social, économique, environnemental et gouvernance.	30

Liste des Figures :

Figure01 : la ville de Hammamet (Tunisie).	12
Figure02 : La ville d'Amalfi (Italie).	12
Figure03 : La cote d'Azur (France).	13
Figure04 : l'opéra de Sydney (Australie) Rappelle la forme de coquillage.	13
Figure05 : Station balnéaire Yasmin-Hammamet (Tunisie).	13
Figure06 : Burj el Arab (Dubai).	14
Figure07 : Station balnéaire en Grèce.	14
Figure08 : Le musée de Monaco.	14
Figure09 : Une bâtisse d'une cité a Bejaia qui est une ville littorale.	18
Figure10 : Une bâtisse d'une cité a Boufarik qui est une ville intérieure.	18
Figure11 : photo aérienne indiquant la situation du port de Gènes.	33
Figure 12: photo indiquant la zone de référence.	35
Figure 13: Carte postale de1938:l'aire du port ancien encombrée de navires.	37
Figure14: photo indiquant l'aménagement actuel du vieux port.	37
Figure15 : photo aérienne montrant la situation territoriale de Tipasa.	41
Figure16 : Vue aérienne de Tipaza montrant la direction des vents.	42
Figure17: Vue aérienne montrant l'infrastructure routière de la ville.	43
Figure18: Vue aérienne indiquant la mobilité à l'intérieur de Tipasa.	43
Figure19 : présentant une perspective de la ville de Tipaza à l'époque romaine.	47
Figure 20 : photo aérienne montrant la rupture entre les différents tissus de la ville et la mer.	52

Figure 21 : photo aérienne montrant la partie Nord de la ville.	52
Figure 22 : photo indiquant l'aménagement actuel de port.	53
Figure 23 : photo aérienne indiquant les parcs archéologique et les habitats spontanés à l'intérieur.	
Figure 24 : photo aérienne indiquant la situation de l'interface de la ville de Tipasa.	55
Figure 25 : photo aérienne représentant l'interface de la ville de Tipasa et ses limites.	55
Figure 26 : photo aérienne indiquant les structures de l'interface de Tipasa.	56
Figure 27 : photo aérienne indiquant l'état de bâtis de l'interface de Tipasa.	57

Liste des Cartes :

Carte01 : présentant les actions menées à revaloriser l'ancien port.	36
Carte02 : montrant la situation régionale de Tipasa.	41
Carte 03 : indiquant les zones sismiques de la partie Nord de l'Algérie.	42
Carte04 : présentant la ville de Tipaza à l'époque préhistorique.	46
Carte05 : présentant la ville de Tipaza à l'époque phénicienne.	47
Carte06 : présentant la ville de Tipaza à l'époque romaine.	47
Carte07 : présentant la ville de Tipaza à l'époque vandale.	48
Carte08 : présentant la ville de Tipaza à l'époque française (1854-1861).	48
Carte09 : présentant la ville de Tipaza à l'époque française (1958-1962).	49
Carte10 : présentant la ville de Tipaza à l'époque post coloniale.	49
Carte11 : présentant la ville actuelle.	49
Carte12 : synthétise l'évolution historique de la ville de Tipasa.	50

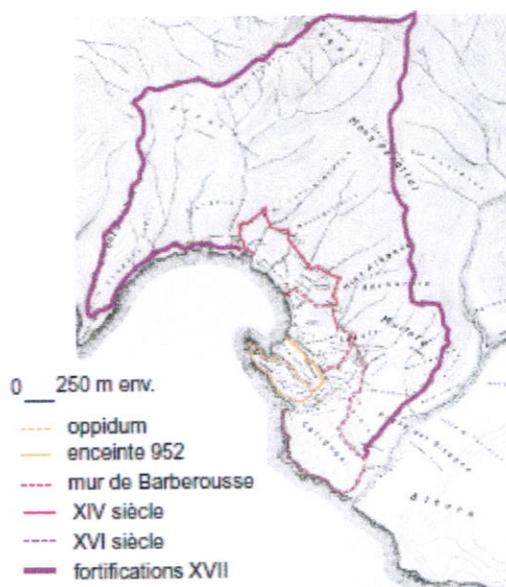
Liste des Schémas et cartes mentales :

Carte mentale01 : indiquant la structure de ce mémoire.	08
Carte mentale02 : indiquant le passage de l'environnement en arrivant au site.	10
Carte mentale03 : montrant les définitions des principes de l'intégration.	11
Schémas 01 : indiquant l'imbrication de la ville avec le port.	25
Schémas 02 : indiquant le début de la rupture de l'interface vile-port	26
Schémas 03 : indiquant le découplage de la ville et le port et l'abandon de l'interface vile-port	26
Schémas 04 : indiquant la nécessité de réflexion sur l'avenir de l'interface vile-port	27
Schémas 05 : indiquant la reconnexion de la ville avec son port.	27
Schémas 06 : schémas de synthèse montrant l'avenir de l'interface vile-port et les nouveaux liens ville/mer.	31
Schéma07 : représentant le recensement de 2011.	44
Schéma08 : représentant la discontinuité entre la ville et la mer.	54

ANNEXES :

ANNEXE01 : Développement de Gènes.

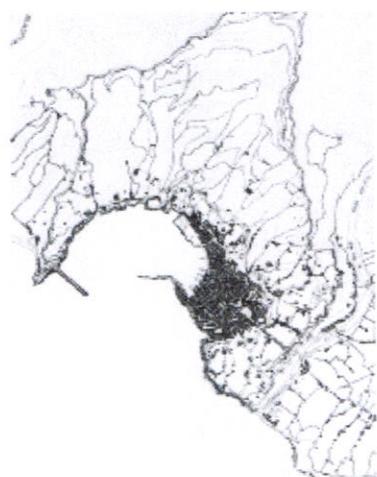
Développement de Gènes



Carte n°9 : fortifications de Gènes (adapté de Merlo, 1961)



Carte n°10 : Gènes en 1400



Carte n°11 : Gènes en 1656



Carte n°12 : Gènes en 1690

Cartes 10, 11, 12 extraites de P. Barbieri, Forma genuae, 1938.

ANNEXE02 : Extraits de la « Charte de développement durable des villes portuaires »

CHAPITRE 3

Respecter les équilibres entre ville portuaire et environnement naturel

ARTICLE 3.1

Assurer la protection du milieu naturel

Une connaissance précise des milieux maritimes, estuariens et fluviaux, et son suivi, est la première condition pour une évaluation de l'impact des projets ville / port sur l'environnement naturel. Il sera ainsi possible d'identifier des zones d'intérêt écologique majeur et de mettre en œuvre leur protection face aux risques industriels. Le cas échéant, les effets négatifs des projets sur l'environnement naturel seront atténués par des mesures de mitigation adaptées.

ARTICLE 3.2

Garantir un transport maritime et fluvial propre

L'utilisation raisonnée du transport maritime et fluvial est une alternative économique et écologique au développement du transport routier. Cette alternative, atout des villes portuaires, est à valoriser par tous les acteurs. Dans ce cadre, les ports et autorités maritimes et fluviales veilleront à limiter les émissions polluantes des navires et à organiser le traitement de leurs déchets. Les collectivités territoriales s'efforceront d'intégrer la voie d'eau dans l'organisation de certains services urbains.

CHAPITRE 4

Renforcer la cohésion sociale et dynamiser l'emploi

ARTICLE 4.1

Ouvrir les espaces ville / port à tous

Les bassins et autres étendues d'eau sont au cœur de la vie des villes portuaires. Villes et ports s'attacheront à aménager sur le waterfront des espaces publics offrant au citoyen un accès légitime à l'eau. Ils organiseront également l'accès public aux espaces portuaires non sensibles et développeront sur le port les cheminements, promenades et autres belvédères d'observation.

ARTICLE 4.2

Diversifier l'offre de logements

Tirant les enseignements de plus de trente années d'opérations de transformation des interfaces ville / port, les villes portuaires assureront sur ces espaces ville / port la mixité entre populations résidentes et nouveaux arrivants. Elles maîtriseront les processus de gentrification de ces espaces. L'offre de logement sera adaptée et diversifiée en conséquence.

ARTICLE 4.3

Miser sur la connaissance et la formation des hommes



CHAPITRE 1

Assurer la cohérence des projets sur les territoires des villes et régions portuaires

ARTICLE 1.1

Rapprocher les institutions

Un dialogue entre les acteurs locaux et dans la transparence est essentiel à la mise en œuvre des projets de développement durable pour les villes portuaires. Pour associer mutuellement les partenaires aux processus de décisions, dans le respect des législations nationales, chacun d'entre eux, ville et port, favorisera la représentation de l'autre au sein de ses principaux organes de décisions.

ARTICLE 1.2

Ériger la concertation en principe de gouvernance

La concertation ville / port / acteurs socio-économiques en faveur de projets durables dans les villes portuaires s'impose à tous comme une nécessité absolue. Pour parvenir à la définition de projets d'intérêt commun, tous les processus possibles de consultation seront utilisés.

ARTICLE 1.3

Dialoguer avec les populations de façon permanente

CHAPITRE 2

Traiter les interfaces portuaires sous l'angle de la mixité

ARTICLE 2.1

Respecter l'identité des lieux

Les espaces d'interface ville / port possèdent une forte identité historique, économique et sociale. La mémoire des lieux constitue l'un des supports fondamentaux de la réflexion sur les processus de récupération urbaine des espaces portuaires anciens. Une attention particulière sera portée à la qualité des projets et à la recherche de l'intégration des fonctions urbaines et portuaires. L'animation des bassins par le maintien d'activités portuaires compatibles sera un atout supplémentaire.

ARTICLE 2.2

Établir de nouveaux principes de cohabitation ville port

Sur les zones de contact et d'interface, la mixité ville / port sera favorisée par l'adoption de nouveaux principes de cohabitation se rapportant notamment aux normes de construction du bâti urbain, à l'organisation de la circulation, au contrôle des nuisances liées à l'activité portuaire et à l'organisation du travail sur les terminaux.