

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



**Master 2**  
**ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN**  
**MEMOIRE DE FIN D'ETUDES**

**DIALECTIQUE VILLE- PORT : LE PROJET URBAIN COMME  
DEMARCHE AU REAMENAGEMENT DES AIRES  
URBAINES PORTUAIRES**

**CAS D'ETUDE : LA VILLE DE BEJAIA**

**Etudiante:**  
**MAHINDAD SALHI Mounia**

Encadré par: Dr. Arch. M. ZERARKA;  
Responsable du master

**Octobre 2017**

## Résumé :

### **DIALECTIQUE VILLE- PORT : LE PROJET URBAIN COMME DEMARCHE AU REAMENAGEMENT DES AIRES URBAINES PORTUAIRES**

#### Mots clés :

Ville portuaire – rupture – démarche – projet urbain – réaménagement- morphologie – histoire – espace public.

Trois parties composent ce mémoire de master2, organisé comme suit :

Le premier chapitre introductif est intitulé: Evolution des Villes Portuaires. Dans cette partie, nous avons introduit le thème global « les villes portuaires », puis présenté la problématique générale suivante :

- Comment refaire la ville en relation avec son port ?
- Comment réaménager les deux entités ensemble en considérant les différents contextes, pour une ville portuaire moderne et durable?
- Ensuite, quelles sources pourraient inspirer cette recherche pour formuler des éléments de liaison ?

Cette problématique générale est consolidée par une problématique spécifique à savoir :

- Quelle démarche de projet urbain, permettrait aux villes portuaires le réinvestissement de leurs aires de transitions, pour un réaménagement qui renoue entre la ville et son port, en prenant en charge le contexte historico-morphologique existant et l'actuel contexte de durabilité ?

Nous avons par la suite établis les objectifs et hypothèses, et expliqué la démarche du travail de recherche effectué tout au long de cette année d'études en Master2.

Le deuxième chapitre (état des connaissances) est lui intitulé: La Rupture Ville- port, Essai de Clarification. Dans cette partie sont présentées des définitions et clarifications sur la démarche du projet urbain durable. Puis un petit aperçu sur les villes portuaires est introduit avant de traiter les trois exemples suivants : Barcelone, Marseille et Alger (l'exemple d'Alger est présenté en Annexe). Ces choix sont nous avons argumentés par des critères précis. Ensuite, ces exemples ont été analysés un à un par le biais de trois optiques différentes : optique spatiale, optique fonctionnelle, optique de composition. Des concepts ont été retenus suite à cette analyse.

Le troisième chapitre quant à lui s'intitule : Le Renouement de la Ville avec son Port par le Concept du Projet Urbain. Dans cette partie, le cas d'étude a été présenté de manière plus approfondie, puis analysé par le biais des mêmes optiques précédentes (spatiale, fonctionnelle et de composition). Les résultats de cette analyse en complément des concepts retenus dans le chapitre précédent nous ont aidés à recommander les actions du

projet urbain les plus importantes pour réaménager la ville avec son port et à établir une liaison et une continuité plus soutenues.

La Conclusion Générale : nous permet d'avoir une vue d'ensemble du mémoire sur les objectifs puis les résultats obtenus (théoriques et opérationnels), qui nous ont aidés à formuler des pistes de recherches à développer au cours de recherches ultérieures.

### **Abstract :**

#### **A CITY / PORT DIALECTIC:**

#### **THE URBAN PROJECT AS AN APPROACH TO THE REDEVELOPMENT OF PORT-URBAN AREAS**

##### **Keywords :**

Port city - rupture - approach - sustainable urban project - redevelopment - morphology - history - public space.

**Summary:** Three parts make up this Master 2 thesis. It is, organized as follows:

An introductory chapter entitled: The Evolution of Port Cities. In this section we introduce the global theme "Port Cities" and then present the following general problem:

- How to remake the city in relation to its port?
- How to reorganize and link the two entities considering the different contexts, for a modern and sustainable port city?
- Then, what sources could inspire this research to suggest potential linking elements?

This general problem is reinforced by a specific one, namely:

- What urban project approach would allow port cities to reinvest their transition areas for a redevelopment that renews the city and its port while taking into account the existing historical and morphological context in a context of sustainability?

We then established our objectives and assumptions and explained the approach of the research work carried out throughout our studies in the Master2 program.

The second chapter (state of knowledge) is titled: An Attempt at Clarifying the city/Port Rupture. In this part, definitions and clarifications on the approach to a sustainable urban project are presented, hence we annexed a little overview on the port cities before treating the various examples, which are Barcelona, Marseille and Algiers (is presented in the Annex section of this document), we have picked our choices by enumerated criteria, and then these examples have been analyzed one by one through three different topics: spatial optics, functional optics, composition optics, from which concepts have been retained.

The third chapter: the renewal of the city with its port by the concept of the urban project. In this section, the case study was presented in more details, then analyzed using the same

previous (spatial, functional and compositional) optics, the results of this analysis, in addition to the concepts used in the previous chapter, have helped us to recommend the most important urban project actions to redevelop the city with its port, to establish a link and a more sustained continuity.

The general conclusion: allowed us to have an overview of the thesis, the objectives and then the results obtained (theoretical and operational), which helped us to formulate research tracks to be developed during subsequent research.

### **Remerciements :**

Je remercie Allah le Tout Puissant de m'avoir facilité l'élaboration de ce travail.

J'ai eu le privilège d'effectuer mon Master2 aux côtés du Dr Architecte ZERARKA Mohamed, qui est aussi mon encadreur. Je le remercie infiniment de m'avoir orienté vers cette option dont il est responsable. Sincères remerciements pour ses nombreux conseils, et le partage de sa grande expérience pédagogique et son savoir intellectuel. Un grand merci aussi pour la confiance dont j'ai fait objet durant cette année, et le temps précieux qu'il m'a été accordé.

Je remercie vivement l'ensemble des enseignants de l'option « Architecture et Projet Urbain » d'avoir accepté ma candidature au master2, car ce diplôme est une clé importante afin de participer aux concours doctoraux à l'échelle nationale.

Je tiens également à exprimer toute ma gratitude envers les enseignants membres du jury, qui ont bien voulu juger ce travail, aussi modeste soit-il.

Je remercie infiniment mes parents pour toute leur aide précieuse et leur soutien indéfectible.

Je remercie du fond du cœur mon mari, Lotfi, qui m'a énormément soutenu, et qui a su trouver les mots justes pour m'encourager dans les moments propices.

Je remercie sincèrement ma sœur adorée, Hania, qui malgré son projet de fin d'étude a été présente pour moi, pour tous les sourires qu'elle m'a transmis, et son aide indispensable.

Je remercie pareillement mes beaux-parents, pour leur compréhension, et conseils précieux.



Un grand merci à mes amies de la Promotion des Architectes 2016-2017, Wafa, Nesrine, Sarah, qui ont été d'un réel soutien moral, durant toute cette année.

Je témoigne ma reconnaissance à Mme MAHINDAD ABDERRAHIM N., Mr et Mme ZAUCHE Z., Mr ZEGHLACHE N. ainsi qu'à toutes les personnes, qui m'ont aidées, soutenues et facilité mes recherches.

## **Introduction à la thématique générale du master 'ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN'**

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

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

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>.

---

<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

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

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 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 2016/2017 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 2017



II.2.6.2.	Optique fonctionnelle	42
II.2.6.3.	Optique de composition	44
II.2.6.4.	Synthèse de l'analyse de la ville portuaire de Barcelone	46
II.2.7.	Synthèse générale, et concepts retenus des analyses d'exemples	49
II.3.	Les mouvements « Waterfronts »	50
CONCLUSION DU CHAPITRE II : Vers un réaménagement ville-port		51
CHAPITRE III : LE RENOUEMENT DE LA VILLE AVEC SON PORT PAR LE CONCEPT DU PROJET URBAIN		52
INTRODUCTION : la démarche du projet urbain durable au service des villes portuaires		52
III.1.	Cas d'étude : La ville de Bejaia et son port	53
III.1.1	Présentation du cas d'étude	53
II.1.1.1.	Situation de Bejaia	53
III.1.1.2.	Aperçu historique	54
III.1.1.3.	Genèse du port	55
III.1.2	Analyse de la ville de Bejaia	56
III.1.2.1.	Optique spatiale	56
III.1.2.2.	Optique fonctionnelle	59
III.1.2.3.	Optique de composition	61
III.1.3	Relations entre la ville et son port, ce que prévoit le PDAU	62
III.1.4	Le clivage de la ville de Bejaia avec son port	63
III.1.5	Synthèse	64
III.2.	Le projet urbain durable comme démarche	68
III.2.1.	Les facteurs réconciliant ville-port, et les raisons du choix d'un projet urbain durable	69
III.2.2.	Actions retenues pour le réaménagement de la ville portuaire	71
III.2.3.	Concepts de projet urbain durable comme démarche au réaménagement des villes en rupture avec leurs ports	73
CONCLUSION DU CHAPITRE III		74
CONCLUSION GENERALE		75
BIBLIOGRAPHIE		I
WEBOGRAPHIE		IV
ANNEXES		

## LISTE DES ILLUSTRATIONS :

Fig.1.1.	Photo panoramique depuis le mall du port Vel –Barcelone 2017.	2
Fig.1.2	Photo du port de Bejaia dans son ensemble, 2013.	5
Fig.1.3	Dessin de l’aire portuaire de Bejaia avant sa création.	6
Fig.2.1	Photo de l’entrée du port de plaisance, Marseille 2016.	25
Fig.2.2	Vue Google earth de Marseille et son port	27
Fig.2.3	Vue de Marseille, le 30 Juin 2015	29
Fig.2.4	Les quartiers concernés par le projet Euroméditerranée	29
Fig.2.5	Carte de la morphologie de la ville de Marseille, proche du littoral	30
Fig.2.6	Plan de positionnement des projets du front de mer de Marseille, dans le cadre d’Euromed,	30
Fig.2.7	Carte de la mixité urbano portuaire, et centre historique, Marseille	31
Fig.2.8	Photo aménagement du vieux Port de Marseille	32
Fig.2.9	Carte des espaces publics, parcs et jardins de Marseille	32
Fig.2.10	Photo de la salle de spectacle, du silo reconvertis Marseille	33
Fig.2.11	Image du front de maritime de Marseille	33
Fig.2.12	Photo du front maritime Marseillais	33
Fig.2.13	Carte de synthèse, analyse de Marseille	35
Fig.2.14	La ville de Barcelone, Vue du ciel	36
Fig.2.15	Vue google earth, de Barcelone et son port	37
Fig.2.16	Photo du port de plaisance de Barcelone et sa ville	39
Fig.2.17	Carte topographique de Barcelone	40
Fig.2.18	Carte des percées et principaux axes de Barcelone	40
Fig.2.19	Carte du centre historique de Barcelone	42
Fig.2.20	Plan (google earth) du port de Barcelone 2013 indiquant les activités	42
Fig.2.21	Vue du port de Barcelone 2013, indiquant les activités	43
Fig.2.22	Carte espaces publics et Jardins à Barcelone	43
Fig.2.23	Photo d'un espace public, situé au Passeig de Colom, Barcelone 2017	44
Fig.2.24	Photo des aires portuaires à Barcelone 2017 Indiquant l’enfouissement de la voie	44
Fig.2.25	Photo des aires portuaires à Barcelonais 2017 Indiquant l’axe principal	44
Fig.2.26	Photo Front maritime (Nord) de Barcelone	45
Fig.2.27	Photo Front maritime de la ville de Barcelone (partie noyau historique)	45
Fig.2.28	Carte de synthèse de l’analyse de Barcelone	48
Fig.3.1	Photo panoramique du port de plaisance de Bejaia, 2017	52
Fig.3.2	Carte de la situation de Bejaia, dans le bassin méditerranéen	53
Fig.3.3	Carte de la situation de Bejaia, au Nord de l’Algérie	53
Fig.3.4	Vue satellite de Bejaia	54
Fig.3.5	Situation des portes de la ville de Bejaia	55
Fig.3.6	Schéma scanné des lieux d'ancrage, Bejaia	55
Fig.3.7	3D Côté Nord du port de Bejaia, (brise de mer, port pétrolier, et leurs alentours	56
Fig.3.8	Photo du port de plaisance et de la ville de Bejaia 2017.	56
Fig.3.9	Photo de l’accessibilité marine du port de Bejaia 2013.	57
Fig.3.10	Carte de la mobilité à Bejaia	57
Fig.3.11	Photo indiquant la rupture causée par la voie ferroviaire, 2017	57
Fig.3.12	Photo de la percée visuelle vers la mer, depuis le noyau historique de Bejaia, 2017	58

Fig.3.13	Photo d'une des percées vers la mer à travers des escaliers, obsolète par la nouvelle gare maritime, 2017	58
Fig.3.14	Photo de la nouvelle Gare maritime qui bloque la percée, 2017	58
Fig.3.15	Carte du centre historique de Bejaia	59
Fig.3.16	Photo des hangars, situés dans le quartier proche du port,2017	59
Fig.3.17	Vue panoramique depuis la place Gueydon, Bejaia 2017	60
Fig.3.18	Carte des espaces publics et des jardins à Bejaia	60
Fig.3.19	Photo d'une partie du front maritime de Bejaia, 2013, depuis la jetée Sud.	61
Fig.3.20	Photo du front maritime de l'actuel port pétrolier de Bejaia, 2013. Depuis la jetée Sud	61
Fig.3.21	Carte du développement du port de Bejaia à long terme	62
Fig.3.22	Plan du parcours du téléphérique prévu par le PDAU de Bejaia 2009.	63
Fig.3.23	Photo de l'actuel port de plaisance, Bejaia, 2017.	64
Fig.3.24	Photo prise lors de la visite sur site de Bejaia, 2017	64
Fig.3.25	Carte de synthèse du cas de Bejaia	66

# CHAPITRE I CHAPITRE INTRODUCTIF : L'EVOLUTION DES VILLES PORTUAIRES

## INTRODUCTION

Le port et la ville ont pendant longtemps formé un système imbriqué et complémentaire de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de valorisation et de production<sup>5</sup>.

Les ports s'éloignent de plus en plus des tissus urbains, ce processus se généralise à travers plusieurs villes portuaires du monde. Des changements de villes ont pour effet un clivage du Port et de la ville. Le port devient ainsi un espace purement technique et économique qui donne dos à la ville. "Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville"<sup>6</sup>.

Afin de pallier à la situation et prenant conscience de l'importance de rétablir cette relation Ville/port, plusieurs villes européennes cherchent à retrouver leur identité portuaire, en intégrant des éléments et des mesures urbaines spécifiques<sup>7</sup>, qui pourront tourner la ville davantage vers l'eau, et la lier au port.

« Les ports de commerce, les ports de pêche et vraisemblablement demain les ports de plaisance changent de localisation en fonction d'impératifs économiques, techniques ou stratégiques. Les exemples abondent qui illustrent ce phénomène. »<sup>8</sup>

Aujourd'hui, la ville renoue avec son port par le biais de nouvelles politiques urbaines. Ces politiques effectuent différentes actions, qui se matérialisent à travers la réappropriation des espaces portuaires et des friches industrielles, par des requalifications urbaines ayant

---

<sup>5</sup> Ville et port, Dossier bibliographique, centre de documentation de l'urbanisme, Association internationale, Villes et port, Octobre 1997.

<sup>6</sup> HOYLE, B.S. "Development dynamics at the port-city interface" in Revitalising the waterfront, Belhaven Press, London, p. 3, (1988)

<sup>7</sup> RIOT Jeanne, ZELEZNY Richard / Durabilité, Architecture et choix d'affectation des espaces urbains-La problématique ville-port à Dunkerque/ Colloque du comité National Français de Géographie : Villes et grands équipements de transport/Belgique/ 2009

<sup>8</sup> PRELORENZO Claude, DEHAN Philippe, PICON-LEFEBVRE Virginie, SIMONNET Cyrille, La ville au bord de l'eau, éditions Parenthèses, Marseille, 1993.



pour but principal une nouvelle image de la ville qui répondra aux exigences actuelles et contribuera à son essor économique par l'injection d'activités nouvelles.

Comment refaire la ville avec le port ?

Plusieurs villes ont su traiter cette problématique avec habilité. Elles l'ont fait en se souciant particulièrement de l'aspect de durabilité. Les exemples les plus remarquables que sont Barcelone, Boston, Rotterdam, Anvers, Lyon et Marseille sont reconnus, nous additionnerons les villes portuaires maghrébines, telle que Tanger et Tunis.

### **I.1. Intérêt du thème spécifique des villes portuaires :**

Le thème abordé du clivage port/ville, est intéressant dans la mesure où, il se répète de façon paradoxale dans différentes villes portuaires du monde.

Les points qui ont attiré notre attention à première vue sont :

Premièrement, avoir un port à proximité d'une ville, sans que le citoyen puisse en profiter, le fait de ne jamais pouvoir rentrer au port, prendre un bateau et aller faire une balade en mer nous interpelle. Car logiquement un port est là pour le citoyen et sa ville. Certes, ce même port remplit plusieurs fonctions, mais lorsque le lien avec l'habitant est perdu, il devient alors très difficile de comprendre les raisons de cette barrière.

Le deuxième point, est une question de rapport physique ; au début les ports étaient mis à l'écart des villes, car très souvent fortifiées et situées en hauteur, les villes entretenaient des relations plutôt économiques et commerciales avec leurs ports. Avec le dépassement des limites de croissance, plusieurs obstacles sont apparus, sous forme de route ou chemin de fer ; la rupture morphologique reste très présente dans plusieurs cas.

Plus tard l'évolution des villes portuaires, et l'apparition de la révolution industrielle a engendré l'utilisation de vastes territoires disponibles au cœur des villes, en général non loin des centres historiques, qui se sont transformées au fil des années par ce que l'on appelle aujourd'hui les friches industrielles, et friches portuaires. Il serait justement judicieux de trouver des solutions adéquates pour que ces friches soient réaménagées, de façon à proposer de nouveaux espaces pour relier la ville avec son port. Des nouvelles utilités commerciales, touristiques et pourquoi pas résidentielles.

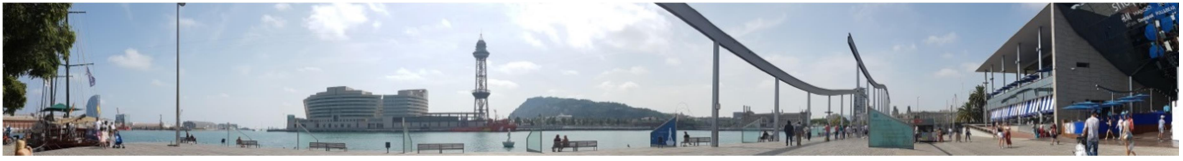


Fig.1. 1 Photo panoramique depuis le mall du port Vel, Barcelone 2017 prise par l'auteur

« La proximité de l'eau est en train de devenir une demande de plus en plus unanime »<sup>9</sup>, en effet l'eau a un impact très positif, elle attire les populations, et de ce fait les poches se trouvant à proximité de l'eau sont devenues une valeur quasiment absolue.

Lorsque nous nous intéressons de plus près aux villes portuaires, ces territoires hétérogènes, constitués de terre et d'eau, la question de rupture de la ville avec son port est souvent problématique ; les villes ayant fait des travaux pour pallier à cet aspect négatif, ont tenté d'exprimer leur évolution économique et technologique en traitant tout d'abord leurs fronts urbains maritimes en « waterfront ». Ensuite la double démarche de travail, à savoir d'un côté les poches de terrains disponibles, à proximités des centre villes qui sont à réaménager, et le devoir de rétablir la liaison entre la ville et le port nécessitent une recomposition et un réaménagement des lieux. À travers cette optique, notre problématique pourra prendre forme.

## **I.2. Problématique générale:**

*Mais, quelles sont les stratégies idoines pour le développement des villes portuaires par excellence ?* Quelques constatations suite aux lectures effectuées précédemment, ont attirés notre attention, apportant des orientations de choix d'étude pour ce présent mémoire de master2. En voici les principaux points de synthèse :

- ❖ Suite à l'industrialisation, et au déplacement des ports, des territoires importants se libèrent au cœur des villes, donnant l'occasion de réinvestir des lieux jusqu'alors occupés.
- ❖ Les sites d'eau sont des éléments dotés de fécondité, attirant de plus en plus de personnes. Leur valeur augmente, et représente un investissement sur.

---

<sup>9</sup> PRELORENZO Claude, DEHAN Philippe, PICON-LEFEBVRE Virginie, SIMONNET Cyrille, **La ville au bord de l'eau**, éditions Parenthèses, Marseille, 1993. P :101.

- ❖ Assurer le développement durable de ces espaces a fait objet de plusieurs colloques, études, etc... à travers le monde, il serait judicieux de profiter de ces expériences réussies.
- ❖ Lorsque la ville vit par son port, il lui arrive d'en souffrir physiquement<sup>10</sup>, ceci admet la rupture physique que subissent les deux entités.
- ❖ Les potentialités particulières de ces sites, à travers leurs morphologies, leurs compositions en deux entités opposées (terre et mer), et la mémoire du lieu, nous permettent de proposer des solutions propres à ces sites.

Au vu de ces premières constatations, la problématique générale qui fera l'objet de notre mémoire est la suivante :

- *Comment refaire la ville en liaison avec son port, réaménager les deux entités ensemble en considérant les différents contextes, pour une ville portuaire moderne et durable ?*
- *Quelles sources pourraient inspirer cette recherche pour formuler les éléments de liaison ?*

### **I.3. Problématique spécifique:**

C'est dans ce cadre de réaménagement que nous voudrions aborder la problématique spécifique, un réaménagement sous forme de projet urbain durable visant à relier la ville de Bejaia avec le port de différents points de vue, durable, aussi en prenant compte les contextes historico-morphologique.

Un premier constat, à travers une étude sur le terrain, nous permet de souligner différents points qui nous semblent être de première importance :

- Le port de Bejaia comprend plusieurs structures portuaires, industrielles, et pétrolières qui forment une barrière physique entre la ville et la mer, La ville quant à elle est dotée d'une morphologie particulière (montagne du Gouraya entre autres) qui accentue ce clivage.
- L'absence de cohérence dans l'aménagement du port de plaisance proposé par le PDAU ...<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> IBID. P :100.

- L'accès difficile à la Promenade Leonardo Fibonacci (située entre le port de pêche et le port pétrolier et qui marque le début du futur port de plaisance de Bejaia).
- Les activités commerciales s'entassent de façon anarchique, aussi des manques d'infrastructures touristiques et d'activités aquatiques sont à noter.

La problématique spécifique du cas d'étude, sera alimentée par les enseignements que l'on tirera des cas thématiques des villes portuaires de Barcelone, et Marseille.

Nous travaillerons également sur le cas d'Alger, une ville portuaire dans le chemin de réconciliation ville-port et nous tenterons



Fig. 1.2 Photo du port de Bejaia dans son ensemble, 2013. Prise par l'auteur.

de proposer des solutions qui pourront s'appliquer à plusieurs villes portuaires à travers la méditerranée. Des recherches théoriques appuieront ces trois analyses d'exemples, permettant d'alimenter encore plus cette problématique. Nous prendrons ensuite le cas de la ville de Bejaia comme exemple d'illustration.

Il ne s'agit pas d'établir un plan ou d'utiliser un instrument d'urbanisme dit 'classique', mais de proposer une démarche, plus ponctuelle, qualitative et soucieuse du patrimoine, de la mémoire, de la morphologie et du souci de durabilité.

Un réaménagement sous forme de projet urbain, la problématique spécifique engendrée se matérialise à travers un point principal, qui est :

*-Quelle démarche de projet urbain, permettra aux villes portuaires le réinvestissement de leurs aires de transitions, pour un réaménagement qui renoue entre la ville et son port, en prenant en charge le contexte historico-morphologique existant et l'actuel contexte de durabilité ?*

Ce projet urbain durable pourrait être la solution par excellence à la ville de Bejaia en restructurant son espace portuaire par le développement d'une proposition d'aménagement urbain, qui prenne en charge le potentiel touristique, économique, et culturel de cette ville.

---

<sup>11</sup> Etude faite dans le cadre de la préparation de notre mémoire : MAHINDAD Mounia, refaire la ville avec le port, Aménagement du port pétrolier de Bejaia en port de plaisance, conception d'un complexe aquatique HQE, Mémoire de fin d'études de diplôme d'architecte, Université de Blida, 2013.

#### **I.4. Présentation succincte du cas d'étude :**

En Algérie, l'ensemble des villes portuaires vit cette rupture avec leurs ports en l'absence d'une politique urbaine d'intégration et de valorisation de cet espace dans le cadre d'une dynamique urbaine des villes.

Le port de Bejaia qui historiquement constitue l'atout principal de la ville et qui lui a valu la convoitise de plusieurs civilisations<sup>12</sup>, s'insère dans cette problématique de rupture avec la ville.

La ville de Bejaia a récemment présenté une nouvelle vision à long terme pour sa zone portuaire. Ce plan directeur d'aménagement urbain est à notre sens, l'un des plus intéressants pour une étude d'urbanisme car « Il vise à délocaliser le port pétrolier pour laisser place à un port de plaisance et de pêche »<sup>13</sup> dans le but de donner une meilleure image de marque et une utilisation plus adéquate à la ville de Bejaia et de sa baie ; néanmoins ce plan directeur ayant été jugé incomplet, car il ne prend pas en charge la problématique de rupture ville /port et ne préconise pas une liaison claire et définitive de la ville avec son port, il pourrait donc être étoffé, plus adapté à cette ville, mieux élaboré, ceci à travers une stratégie composée d'actions du projet urbain durable adaptées.

Située au cœur de l'espace méditerranéen, Bejaia, ville d'Algérie qui donna son nom aux petites chandelles de cire qu'elle exportait. Une ville où les hommes de religion, chercheurs et scientifiques se succèdent.

Son tissu urbain est caractérisé par une continuité ininterrompue d'occupation depuis l'Antiquité. En effet, l'occupation



**Fig. 1.3 Dessin de l'aire portuaire de Bejaia avant sa création.**

<sup>12</sup> N.Abderrahim Mahindad, Essai de restitution de l'histoire urbaine de la ville de Bejaia, Mémoire de Magistère, Epau 2002.

<sup>13</sup> PDAU inter communal (Bejaia- Tichy- Boukhelifa- Oued Ghir- El Kseur- Toudja- Tala Hamza) 2009.

préhistorique de la région de Bejaia est remarquable par les nombreux sites et gisements ibéromaurusiens (de -200 000 à -10 000 ans) que l'on rencontre, notamment dans les bords septentrionaux. Ces habitants et gisements ont livré de nombreux restes humains se rapportant à la première Homo sapiens d'Afrique du Nord, à l'Homme de Mechta-Afalou, aux structures d'habitats et surtout, aux manifestations artistiques. Au cœur de l'espace méditerranéen, la ville de Bejaia possède de nombreux sites naturels et vestiges historiques datant de plus de 10 000 ans ainsi que de nombreux sites archéologiques, recelant des objets d'origine remontant au néolithique. La Saldæ antique, déjà construite en l'an 27 avant J-c par Octave le Romain, fut une ville d'art, de culture et de rayonnement scientifique d'où plus tard les chiffres dits « arabes » furent répandus en Europe par LEONARDO FIBONACCI, célèbre mathématicien d'origine italienne.

*Bejaia joua également un grand rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen. Grâce au dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique et les avantages douaniers, Bougie a su attirer beaucoup de puissants marchands<sup>14</sup>*

### **I.5. Hypotheses :**

Dans le projet urbain durable, il existe des actions intéressantes à mettre en avant pour pouvoir justement relier la ville avec son port, et réaménager ces deux entités ensemble.

L'analyse thématique des villes portuaires choisies, a permis de faire ressortir des solutions de réaménagements de leurs aires portuaires ayant aboutis à des résultats intéressants. Leurs adaptations aux villes portuaires Algériennes sont envisagées au sein de cette recherche.

Dans ce cadre-là, l'histoire constitue dans ces projets urbains, des sources possibles pour identifier les éléments pertinents pouvant assurer la liaison ville / port.

Les espaces publics sont un élément primordial dans un projet urbain durable, et doivent être considérés comme pleins afin de les préserver.

Le front maritime des villes portuaires, doit constituer alors l'objet d'une étude à part entière dans un projet urbain.

---

<sup>14</sup> Site officiel de l'EPB (Entreprise Portuaire de Bejaia) consulté en ligne sur: '<http://www.portdebejaia.dz/index.php/fr/presentation/historique>'

## **I.6. Objectifs :**

A partir des postulats cités précédemment, ce travail poursuit différents objectifs qui se présentent sous forme d'un objectif principal, à partir duquel dérivent d'autres objectifs secondaires.

L'objectif principal est :

- Rétablir la relation Port/ville en prenant en charge les potentialités du site; en l'occurrence, réaménager la ville avec son port de plaisance, désenclaver le port de Bejaia en profitant de la proximité du centre-ville, et répondre aux exigences actuelles de projet urbain durable.

Pour la réalisation de cet objectif, d'autres objectifs secondaires seront nécessaires à accomplir, entre autres :

- Traiter le port comme un espace urbain à travers un projet urbain durable, autour et à l'intérieur du port et capable de rivaliser avec les meilleurs ports de plaisance du bassin méditerranéen.
- Définir les actions du projet urbain durable, à travers les différentes lectures et exemples thématiques, expliquer leur pertinence et tenter de les développer sur le cas d'étude.
- Créer une homogénéisation du bâti, des espaces ludiques et agréables, et une mixité fonctionnelle au sein du port, redonner le port aux habitants, et pallier au manque d'infrastructures socioculturelles, scientifiques, commerciales et aquatiques dont souffre la ville portuaire Algérienne.
- Améliorer le front maritime urbain, par des directives claires.

## **I.7. Démarche du travail de recherche :**

Notre démarche du travail de recherche, se compose de plusieurs phases distinctes, citées ci-dessous :

### **1.7.1. Choix du thème:**

La particularité de notre problématique de recherche est reconnue par plusieurs auteurs tels que Chaline Claude, Masboungi Ariella et Malta Rachel Rodrigues, comme étant une problématique particulière.

Car elle peut être traitée de deux manières distinctes, à savoir :

- Au moyen de son unique aspect théorique scientifique (spécifique).
- Par son introduction dans une approche au cas par cas (dans ce cas 'pratique' cette problématique peut uniquement être appliquée et liée à des exemples).

Elle se compose de trois contextes distincts qui sont le contexte de la mer (port) le contexte de la terre (ville) et le contexte de liaison des deux entités.

La ville portuaire est un territoire d'échanges de partage et de transit, qui induit une complexité dans la lecture de ses espaces. C'est dans le contexte de liaison entre la ville et le port que s'inscrit notre recherche.

Suite à cette étape la problématique spécifique de la recherche sera formulée, les objectifs, et hypothèses également.

### **I.7.2 Collecte et recherche bibliographique :**

Une première analyse des ouvrages, articles et informations récoltés nous a permis de mieux affiner notre recherche, et de cibler considérablement notre méthode de travail, qui sera divisée en plusieurs parties.

Un support théorique à travers les informations récoltées sur les ouvrages et articles, qui vont alimenter notre problématique, un résumé des lectures sera présenté.

Nous commencerons par une synthèse de la genèse des ports proches des villes historiques, leurs formations, avantages et inconvénients. Une partie du mémoire sera consacrée à l'étude morphologique des villes portuaires, puis à leur évolution, et aux dysfonctionnements notés.

### **I.7.3. Analyse thématique :**

Nous prendrons comme exemples les villes portuaires Européennes de Marseille puis Barcelone, nous soulignerons l'historique et les projets de réaménagements urbains pour en tirer les enseignements, ainsi que les solutions adoptées et utilisées pour la mutation de ces deux villes. Une synthèse de chaque exemple permettra une récapitulation des actions entreprises. Nous synthétiserons ces exemples pour en tirer les actions les plus pertinentes et intéressantes à retenir.

Ensuite vient l'exemple d'Alger, ville portuaire qui est sur la voie de la réconciliation de la ville avec le port. Cet exemple soulignera tout d'abord les problèmes existants, puis



présentera les actions entreprise par la ville d'Alger dans le but de renforcer le lien de la ville au port et à la mer. Nous synthétiserons ces exemples pour en tirer les actions les plus pertinentes et intéressantes à retenir. (Cet exemple est annexé au mémoire).

Nous nous intéresserons également dans ces exemples, aux exigences de durabilité intégrée, ils seront étudiés, comparés puis schématisés sous forme de tableau synthétisé.

#### **I.7.4. Investigation sur le cas d'étude :**

Ensuite nous entamerons la partie consacrée au cas d'étude, qui est la ville portuaire de Bejaia. Elle sera simplement prise en exemple et fera objet d'une étude qui se fera in situ. En visite nous prendrons des photos, nous essayerons aussi d'intégrer une phase de concertation pour permettre aux habitants de s'exprimer sur le projet urbain durable qu'ils voudraient voir réalisé dans leur ville.

Nous tenterons de procéder à une sélection des actions et recommandations qui pourraient éventuellement être entreprises dans la ville portuaire de Bejaia. Elles seront présentées sous forme de points-recommandations.

#### **I.7.5. Résultats opérationnels et théoriques:**

Afin de clôturer ce travail, et en déduction des différentes recherches théoriques, des analyses thématiques et de l'investigation sur le cas d'étude, nous pourrons extraire des enseignements qui contribueront à formuler une démarche de projet urbain durable, en substitution aux instruments d'urbanisme en vigueur ainsi que des concepts et actions. Ceci dans le but de répondre et trouver des solutions à la problématique de la dialectique ville /port.

Une conclusion donnera lieu à des hypothèses de recherche, qui pourront être développées à travers une recherche ultérieure (Doctorat et autres...)

## CHAPITRE II ETAT DES CONNAISSANCES : LA RUPTURE VILLE - PORT, ESSAI DE CLARIFICATION

### INTRODUCTION : Initiation au contexte

L'objectif principal de ce chapitre est de clarifier cette problématique de rupture ville / port. Afin de permettre au lecteur de comprendre l'importance de notre démarche, nous définirons: Le projet urbain, Le projet urbain durable, ainsi que Les villes portuaires. Ceci dans l'optique d'annoncer la démarche que nous préconisons comme résultat à cette recherche. La problématique générale qui a inspiré notre travail est la suivante : Comment refaire la ville en liaison avec son port, réaménager les deux entités ensemble en considérant les différents contextes, pour une ville portuaire moderne et durable ? Ensuite : Quelles sources pourrait inspirer cette recherche pour formuler les éléments de liaison ?

Postérieurement, la problématique spécifique vient orienter nos recherches, comme cité lors du premier chapitre. Celle-ci est la suivante : Quelle démarche de projet urbain durable permettra aux villes portuaires le réinvestissement de leurs aires de transition, pour un réaménagement qui renoue entre la ville et son port, en prenant en charge le contexte historico-morphologique existant et l'actuel contexte de durabilité ?

La problématique de rupture ville/port, s'accroît à travers nos différentes lectures. En effet plusieurs auteurs ont traité cette problématique qui se duplique dans plusieurs villes du monde et à travers lesquelles les spécialistes expriment leurs recommandations. Nous apporterons à cette problématique des enrichissements quant à sa particularité.

La lecture de l'auteur PRELORENZO Claude<sup>15</sup> (Professeur de sociologie urbaine à l'Ecole d'architecture de Versailles (en 2000)), dans l'ouvrage *la ville au bord de l'eau*, nous a permis de voir la problématique sous un autre angle. En effet il souligne que la ville est statique mais pas le port; par conséquent dans plusieurs villes, les ports se sont déplacés (sont mobiles). Il est à noter que lorsqu'un port est déplacé, des poches à réinvestir se forment et offrent aux professionnels, une occasion de traiter ces espaces de façon judicieuse.

---

<sup>15</sup> PRELORENZO Claude, DEHAN Philippe, PICON-LEFEBVRE Virginie, SIMONNET Cyrille, *La ville au bord de l'eau*, éditions Parenthèses, Marseille, 1993.

Deux démarches ressortent: rétablir les connexions entre le port et l'urbain, et réinvestir les poches formées par les délocalisations de ports. Cette double démarche nécessite plusieurs méthodes adaptées à chaque fois au port ainsi qu'aux valeurs sociétales.

« L'heure n'est plus aux programmes de vastes Z.U.P. mais à un urbanisme plus ponctuel, plus qualitatif, plus soucieux de patrimoine, de mémoire, de nature »<sup>16</sup>

Par exemple, dans son ouvrage intitulé « *Ces ports qui créent des villes* »<sup>17</sup>, CHALINE Claude, cet enseignant-chercheur universitaire à l'institut d'urbanisme de Paris (Paris XII), met l'accent sur cette problématique de rupture ville-port. Il nous apprend que plusieurs évènements ont fait de cette problématique une réelle préoccupation auprès des professionnels du domaine de l'urbanisme car la curiosité et l'importance de ce sujet ont attiré l'attention. Cet auteur qualifie les réaménagements contemporains des espaces portuaires comme une démarche de 'recyclage urbain'.

Il définit les territoires à reconverter à travers des exemples et indique de façon détaillée les évaluations à entamer au préalable de toute opération de réaménagement comme suit : premièrement évaluer la superficie des territoires devenus vacants, ensuite l'évaluation de la nature et composition des espaces portuaires, puis leurs situations géographique, et enfin le degré de dynamisme économique de la ville et de sa région. Il détermine également le système ville-port. Postérieurement ces espaces, ayant procédé à des requalifications de leurs espaces portuaires, sont également définis. Par la suite, l'auteur intervient également sur la reconquête des « waterfronts » et explique toute leurs histoires et leurs contextes d'apparition. Les enseignements tirés de cet ouvrage sont nombreux et nous permettrons de mieux nous documenter sur ce thème ainsi que d'apprécier les différents aspects et complexités de ce thème.

Les travaux qu'a menés RODRIGUES MALTA Rachel sont d'une grande importance car l'architecte urbaniste s'intéressait, entre autre, aux villes portuaires, mais aussi à la durabilité des villes. Nous avons pu au cours de nos recherches consulter et lire certains de ses interventions dans des ouvrages qui se sont révélés très pertinents. Telle que son intervention dans l'ouvrage de CHALINE Claude cité précédemment et intitulé : « *Ces ports qui créent des villes* » où l'auteure RODRIGUES MALTA, souligne les qualités intrinsèques des lieux dits 'friches portuaires'. Nous citerons également sa thèse intitulée:

---

<sup>16</sup> Idem .P :101.

<sup>17</sup> CHALINE Claude, *Ces ports qui créent des villes*, l'Harmattan, collection " Maritimes " France, 1994.

La ville et le port<sup>18</sup>. Le réaménagement des espaces portuaires délaissés : Les cas de Gênes, Naples et Trieste, sous la direction de Chaline Claude.

Le Second colloque Franco-Japonais de géographie, N°587, *Villes et ports : développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral*<sup>19</sup>, a associé des géographes et de nombreux autres spécialistes, nous citerons «*les ports sont à l'évidence des centres de regroupement et de circulation des matières premières.*»<sup>20</sup> ce colloque met aussi l'accent sur les problèmes environnementaux». Mais notons cette citation dans l'intervention de M. BRUYELLE Pierre de l'université de Lille, sur le développement urbain littoral et les formes d'intégration et de régionalisation dans la région Nord-pas de calais : «Le littoral de la région du Nord et son arrière-pays immédiat sont les lieux d'une croissance démographique qui contraste souvent avec la stagnation ou le déclin de nombreuses communes rurales ou urbaines de l'intérieur. Cette croissance est d'abord, mais à des degrés et sous des formes variables, le fait des trois pôles urbains portuaires qui se succèdent à 35kms d'intervalle et sont, à des titres divers, les premiers de France : Boulogne (1<sup>er</sup> port de pêche, 2<sup>eme</sup> port de voyageurs), Calais (1<sup>er</sup> port de voyageurs), Dunkerque (3<sup>ème</sup> pour le tonnage total, 1<sup>er</sup> pour la marchandise sèche). L'expansion des activités portuaires, industrielles et tertiaires est le moteur de cette croissance et des mutations qui affectent l'espace périurbain ... Parmi les multiples problèmes engendrés par ces transformations, celui de l'élaboration, de l'élargissement et de l'intégration des différents niveaux d'organisation de l'espace littoral en sous-régions, celui du rôle des villes portuaires dans l'organisation urbaine de la façade littorale font l'objet de la présente communication.»<sup>21</sup>

Les nombreux travaux de MASBOUNGI Ariella, intitulés : *Projet urbain en France*<sup>22</sup>, *Barcelone, la ville innovante*<sup>23</sup> ou encore : *L'énergie au cœur du projet urbain*<sup>24</sup>, confirment l'orientation de l'auteure, aux recherches sur le projet urbain durable, actuels. Ces livres ont étayés de façon considérable nos recherches à ce sujet.

---

<sup>18</sup> RODRIGUES MALTA Rachel, *La ville et le port. Le réaménagement des espaces portuaires délaissés*. Les cas de Gênes, de Naples et Trieste, thèse de doctorat en Géographie, Paris12, 1996.

<sup>19</sup> Second colloque Franco-Japonais de géographie, N°587, *Villes et ports : développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral*, éditions du centre national de la recherche scientifique, 1979, Paris.

<sup>20</sup> Ibid. P :582.

<sup>21</sup> Ibid. P :321.

<sup>22</sup> MASBOUNGI Ariella, *Projet urbain en France*, le moniteur, Paris, 2002.

<sup>23</sup> MASBOUNGI Ariella, *Barcelone, la ville innovante*, le moniteur, Paris, 2010.

<sup>24</sup> MASBOUNGI Ariella, *L'énergie au cœur du projet urbain*, Le Moniteur, Paris, 2014.

Nous ne pourrions probablement pas revenir sur tous les travaux effectués en direction de cette problématique de rupture, mais tenterons d'alimenter au mieux, au fur et à mesure de l'avancement de ce présent mémoire.

Dans le but d'expliquer nos recherches, nous avons choisi de présenter le projet urbain et le projet urbain durable à travers différentes définitions suivies à chaque fois d'un paragraphe pour expliquer et résumer l'essentiel retenu.

## **II.1. Concepts et définitions :**

Il n'est pas aisé de trouver les mots justes aux définitions qui vont suivre. Pour cela nous avons eu recours à différentes sources et lectures, dans le but de cerner ces concepts et d'intégrer les mots clés à ces éclaircissements. Les quelques recherches préalables ont démontré la nécessité de passer à un nouveau type d'urbanisme, ou bien à une méthode qui introduit une démarche qualitative, un projet évolutif, capable de s'adapter aux différents problèmes qu'il peut rencontrer au cours de sa réalisation. Un projet qui absorbe les multiples paramètres tels le patrimoine, la durabilité et la morphologie.

### **II.1.1. Le projet urbain**

En Algérie, il existe différents instruments d'urbanisme qui ne fonctionnent plus et ce pour plusieurs raisons : souvent beaucoup trop lents à élaborer et longs à réviser, ils sont rapidement dépassés par la réalité et deviennent plus des instruments de régularisation plutôt que des instruments de régulation.

Dans cette optique de pallier au décalage réel entre l'étude et le terrain, vient se présenter le projet urbain comme solution idéale à cette situation. De par son processus d'élaboration et de réalisation, il prend en compte tous les impératifs susceptibles de contribuer à son bon fonctionnement, en tant qu'élément organisateur de l'espace urbain des temps modernes. Sa faculté à faire participer plusieurs acteurs à différentes étapes permet de décentraliser les prises de décision afin d'assurer une gestion exemplaire.

Il existe plusieurs manières de revoir et de moderniser le tissu historique, notamment celui qui fait partie de l'espace urbain. L'option de préserver le monument ou l'ensemble historique à tout prix n'est plus forcément le bon choix, car les nouvelles tendances forcent les acteurs concernés à essayer de rentabiliser au maximum l'espace urbain. Dans ce sens, le projet urbain qui englobe l'amélioration de l'espace public et la qualité de vie en général, peut émerger comme solution qui prend en compte plusieurs modalités

d'interventions, afin de préserver et de faire de l'ensemble historique un élément en continuité avec le reste de l'espace urbain et non pas un élément de rupture.

Nous présenterons le projet urbain à travers quelques définitions et citations que nous tenterons d'expliquer. Ensuite, nous continuerons avec les enjeux, échelles, puis le paramètre temps.

« Face à ce contexte, le projet urbain est un message d'espoir, il est l'expression de la volonté politique des élus de défendre les valeurs urbaines sans nostalgie ni passéisme ... »<sup>25</sup> « Le projet urbain n'est pas un projet urbanistique, ni un projet d'aménagement urbain, bien qu'il aboutisse à leur réalisation en fin de processus. C'est *une démarche, un processus*, qui sert à chacune de ses étapes des outils divers : projets partiels, programmes, chartes, montages procéduraux, contrats, etc. C'est le processus qui vise à définir, en impliquant un nombre important d'acteurs, l'avenir possible d'un ensemble urbain qui peut être atteint à l'horizon donné, dans un cycle d'évolution de son développement, en termes de stratégies : sociale, économique, environnementale, urbaine, organisationnelle. »<sup>26</sup>

« Il est nécessaire de repenser les termes 'projet urbain' qui servent d'instruments de médiation entre la ville et l'architecture et qui s'appuyant sur les conventions urbaines, fournissent un contexte à partir duquel l'architecture puisse produire son plein effet de différence. Ce projet urbain devrait également nous permettre de renouer avec l'idée de projet permanent, dont la forme de départ est suggérée plus que dessinée, et qui se réalise dans la 'longue durée' autour d'un nombre d'évidences culturelles. Une situation nouvelle où l'architecture s'effacerait devant l'évidence de l'architecture et l'architecture devant la nécessité de la ville »<sup>27</sup>

« Le projet urbain peut être défini comme une opération complexe, dont un opérateur assure la maîtrise d'ouvrage d'ensemble, et qui réunit des projets variés dans un programme, un plan, des formes d'ensemble. Ces projets s'élaborent et se définissent au cours d'un processus qui associe élus locaux, aménageurs, et concepteurs et qui est ponctué par de nombreuses négociations entre tous les acteurs impliqués dans le projet »<sup>28</sup>

De ces nombreuses définitions, nous pouvons retenir que le projet urbain est tout d'abord une démarche, un processus capable d'évoluer et de s'adapter en fonction du contexte. Il

<sup>25</sup> MASBOUNGI Ariella, *Projet urbain en France*, le moniteur, 2002, paris, P :08.

<sup>26</sup> BEREZOWSKA-AZZAG, Ewa, *le Projet urbain Guide méthodologique, comprendre la démarche*, Tome 2, éd. Synergie, Alger, 2012, p: 70.

<sup>27</sup> Texte de Huet Bernard sur les objectifs du projet urbain en 1987 ; ouvrage : MANGIN David, PANERAI Philippe, *Projet Urbain*, Barzakh, Marseille, 2009.

<sup>28</sup> Asher François, professeur à l'institut Français d'urbanisme et à l'université de Genève.

associe à sa démarche plusieurs paramètres, tels que les paramètres historique et morphologique qui ne sont pour l'instant pas pris en charge lors de l'élaboration des plans d'urbanisme dit classique, utilisés actuellement. Ce qui est également très important à mémoriser, c'est l'aspect de son approche qualifiée d'*approche récurrente* qui lui confère la particularité de pouvoir revenir à une échelle plus importante si le besoin se manifeste. Et ce dans le but d'arriver au terme d'une démarche basée sur la continuité.

### **Les enjeux du projet urbain :**

Les Enjeux Sociaux : La mixité sociale, la participation citoyenne et l'essai d'amélioration de la qualité des espaces extérieurs et collectifs représentent les enjeux sociaux.

Les Enjeux Economiques : Un partenariat Public-Privé (PPP) favorisé, de nouvelles formes de marketing mises en place, ainsi que l'encouragement de l'implantation de nouvelles entreprises pour favoriser les offres d'emplois.

Les commerces de proximité, la mixité des activités et les investissements privés pour le projet sont à promouvoir, et constituent les enjeux économiques.

Les Enjeux Territoriaux : Notions de développement durable, telles que refaire la ville sur la ville, développer une bonne desserte en transports publics, créer un maillage en s'inscrivant dans la logique du tracé existant et respecter le paysage environnant lors de l'occupation du sol, forment les enjeux urbains et territoriaux.<sup>29</sup>

Quatre critères primordiaux, synthétisés de la recherche architecturale et urbaine de SECCHI Bernardo dans le livre *Matières de Villes*<sup>30</sup>, sont à noter :

- Une bonne recherche doit reconstruire l'histoire ; toute une série de projets affirment qu'il nous faut faire un pas en arrière, revenir à la ville de la fin du 18<sup>ème</sup> siècle et début 19<sup>ème</sup>, considérée par certains comme le plus haut point de la ville Européenne.
- La recherche demande une rigueur logique.
- Le rôle du projet dans la recherche.
- La tradition du travail en équipe.

<sup>29</sup> Moudjari M, Dahmani K, *Projet urbain ; efficacité d'un paradigme conceptuel de l'habitat durable*, O.P.U., Alger, 2016.

<sup>30</sup> TSOMIS Yanis, *Matières de ville, projet urbain et enseignement*, éditions de la Villette, Paris, 2008.

### **Les acteurs du projet urbain :**

- 1- Acteurs publics, privés et citoyens : le maire et les élus locaux, les aménageurs, les propriétaires, les usagers, et les associations.
- 2- Acteurs professionnels et d'ingénierie : les maitres d'œuvre, les nouveaux métiers.<sup>31</sup>

### **Les échelles du projet urbain :**

La majorité des géographes admettent ces échelles de travail afin de fixer le vocabulaire et distinguer les échelles. La première notion est celle de la ville, elle correspond à une unité administrative et juridique. L'agglomération en est la deuxième, il s'agit alors de la continuité morphologique des territoires urbanisés. Puis enfin vient en dernière position, la métropole qui elle désigne un territoire discontinu constitué d'ilots urbanisés.<sup>32</sup> D'après le cours de Mme DJELLATA<sup>33</sup>, il existe également l'échelle du quartier (projets urbains complexes) qui se traduit dans la réalisation de schémas d'aménagements. Aussi l'échelle du projet architectural, en d'autres termes l'échelle du bâtiment qui est l'échelle finale de la procédure d'aménagement.

### **Le paramètre temps :**

La dimension historique et la dimension écologique (développement durable)<sup>34</sup> : En d'autres termes, dans le cadre du projet urbain, l'objectif est de répondre aux besoins actuels, tout en préservant le passé. Cela dit, les grandes phases du projet urbain, sont : le montage, la programmation, la conception, et la réalisation.<sup>35</sup>

### **II.1.2. Le projet urbain durable :**

Notons qu'un projet urbain est durable par sa définition première, car il favorise la continuité et le respect de certaines règles durables, telles que : le principe de renouvellement urbain, de ville compacte, ou la mise en place d'infrastructures de transports collectifs doux.

---

<sup>31</sup> DJELLATA BENABDERRAHMANE Amel, Cours N°2 : **Le projet urbain dans tous ses états**, Matière : Projet urbain et développement durable, Cours du semestre 1, master 2 « architecture et projet urbain », Université de Blida, institut d'architecture, Année universitaire : 2016-2017.

<sup>32</sup> TSOMIS Yanis, *Matières de ville, projet urbain et enseignement*, éditions de la Villette, Paris, 2008. P : 219.

<sup>33</sup> IBID. note : 31.

<sup>34</sup> IBID. note : 32.

<sup>35</sup> DIND Jean-Philippe, La gestion des projets urbains, Projet d'aménagement concertés dans des secteurs déjà bâti : exemples en Suisse Romande, Mémento à l'usage des responsables de projet, Rennes carrefour d'idées, Lausanne, 2011.P :35.



Pour pallier aux instruments d'urbanismes qui n'arrivent plus à gérer l'évolution de la ville, une révision et correction par un projet urbain durable, adapté, et différent à chaque fois, permettrait d'encourager une occupation durable du territoire et respectueuse de l'environnement.

Nous trouvons cela judicieux et très adéquat de choisir un projet urbain durable, car il favorise l'intégration à la morphologie, la continuité des éléments de permanences, et bien d'autres aspects importants. Le projet urbain durable présente donc une multitude de concepts qui mettent en avant le développement durable.

La nature de la ville lui confère cette normalité d'être animée par une dynamique d'expansion continue. De ce fait, elle menace les grands équilibres systémiques qui la composent.<sup>36</sup>

Les caractéristiques de durabilité dans un projet urbain durable, peuvent être à différentes échelles. Elles inscrivent l'agglomération, la ville, ou le quartier qui les pratique, dans une dimension de développement durable, ceci peut se traduire parfois par quelques principes simples (toujours dans ce but de durabilité), notons à titre d'exemples : l'intégration de la végétation et des espaces verts qui peut aider à la diminution des nuisances sonores et de pollution, sans oublier le paramètre paysager. Le deuxième exemple est celui de la ville compacte : faire la ville sur la ville. Il existe une multitude d'autres caractéristiques de durabilité, que nous tenterons d'intégrer quelques-uns dans notre démarche.

#### Le projet urbain durable en Algérie :

L'Agenda 21 Local (Algérie) ainsi que le projet urbain durable se complètent. D'après l'ouvrage<sup>37</sup> du Professeur BEREZOWSKA-AZZAG Ewa, l'agenda 21 étant un processus de réflexion stratégique dynamique, il vise à proposer un programme d'action qui aiderait à orienter le développement d'une ville à plus de durabilité. Il existe un agenda 21 local destiné à la ville Algérienne. Ses actions et ambitions sont détaillées dans l'ouvrage précité. Le professeur a également publié d'autres ouvrages et des articles, nous citerons celui-ci : « Comprendre la démarche »<sup>38</sup> où les visions variées des projets urbains dans le monde sont expliquées, ainsi que le processus du projet urbain qualifié d'itératif et participatif.

---

<sup>36</sup> TERRIN Jean-Jacques, *Le projet du projet, concevoir la ville contemporaine*, Parenthèses, Marseille, 2014. p: 93-94.

<sup>37</sup> BEREZOWSKA-AZZAG, Ewa, *le Projet urbain Guide méthodologique, connaître le contexte de développement durable*, Tome 1, éd. Synergie, Alger, 2011.

<sup>38</sup> BEREZOWSKA-AZZAG, Ewa, *le Projet urbain Guide méthodologique, comprendre la démarche*, Tome 2, éd. Synergie, Alger, 2012.

Pourquoi un projet urbain durable ?

Un projet urbain durable, permettrait de pallier à la discontinuité notée dans la ville, de créer un lien indissociable entre l'ancien tissu et le nouveau, et de permettre la prise en charge des éléments de permanence car le fait d'avoir recours à une démarche de projet urbain durable équivaldrait à réintégrer une analyse historique ...

Aussi une analyse morphologique qui va au-delà de la simple analyse du terrain à construire lors de l'élaboration d'un projet, c'est-à-dire que l'objectif de cette analyse est de s'intégrer au maximum et de respecter la morphologie des terrains et de la ville, pour garder un aspect paysager le plus naturel possible. Et qui accentuera la particularité de chaque ville.

### **II.1.3. Les villes portuaires :**

L'évolution de la ville dans le temps est sujette à plusieurs défis. Le fait de dire que la ville doit évoluer en continuité historique et fonctionnelle nous interpelle car, si on revient sur les modèles anciens, l'occupation se faisait dans une logique de continuité tout à fait compréhensible.

Les mutations (mutations profondes des villes suite à la révolution industrielle) de l'appareil portuaire ont rendus vacants des territoires annexes aux villes –de superficies très variables- et proches des ports. Ces territoires ont été la cible de plusieurs projets et études afin de les employer au mieux, et de créer des liaisons spatiales et fonctionnelles entre les deux entités.

« Depuis quatre décennies, la reconversion des sites portuaires est devenue un des thèmes majeurs de l'urbanisme contemporain ayant donné lieu à un important corpus d'études monographiques, d'analyses comparatives internationales et d'exercices de synthèse. Ces nombreuses études sont pourtant loin d'avoir raisonnablement épuisé le champ des connaissances. Actuellement, de nouvelles approches sont ainsi développées telles que les analyses des systèmes de décision qui tentent d'aller au-delà de la seule dimension du partenariat public-privé ou bien encore l'élaboration de grilles d'évaluation des transformations opérées sur les sites portuaires. »<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> PRELORENZO Claude, texte par : Rodrigues Malta Rachel, échelles et dimensions (ville, architecture et territoire), l'Harmattan, Paris, 2003, P : 69.

**a. Définition de la ville :**

La ville est un objet de préoccupation pour plusieurs champs disciplinaires et un objet d'étude pour plusieurs autres spécialistes autres que l'architecte.<sup>40</sup>

La ville est un système car c'est un ensemble d'éléments connectés pour accomplir une fonction unique qu'aucun des éléments ne peut accomplir seul.<sup>41</sup>

Définir la ville peut s'avérer être un exercice très complexe. Les différents auteurs qui s'y sont intéressés ont souvent sélectionné certains critères pour aborder cette tâche. A titre d'exemple, nous pouvons citer BENEVOLO qui a publié l'ouvrage « Histoire des Villes »<sup>42</sup>, pour les définir principalement à travers les critères d'histoire et de géographie.

**b. Définition du port :**

« ... le port, grand établissement foncier (souvent largement plus étendu que la ville dont il porte le nom) et instrument majeur de la vitalité économique de la région. A l'intérieur de la ville, à sa limite maritime, dans la grande périphérie, le port crée des univers formels hétérogènes dont l'échelle contraste avec le vocabulaire de la résidence et de la centralité urbaine. »<sup>43</sup> Cette citation illustre parfaitement le port dans les villes actuelles, où il prend une dimension importante qu'elle soit d'ordre économique ou spatiale. Cela dit, il peut avoir des répercussions positives considérables sur la région de la ville qui le loge.

**c. Définition de la ville portuaire :**

La « ville portuaire » est comme son nom l'indique, une ville qui dispose d'un port, dans la plupart des cas ce sont des ports qui peuvent remplir plusieurs fonctions : port marchand, port des voyageurs, port de pêche et de plaisance ... La ville portuaire est un ensemble hétérogène car dans plusieurs de ces villes, il existe une discontinuité dans leurs tracés. Les activités présentes sont aussi très différentes. Le port apporte toujours un bénéfice à la ville dont il porte le nom, que ce soit par le transport et la fluidité ou bien par l'économie et la marchandise qu'il lui apporte. Ce dialogue ville-port trouve souvent des difficultés à

---

<sup>40</sup> SAIDOUNI Maouia, éléments d'introduction à l'urbanisme, histoire méthodologie, réglementation, éditions Casbah, Alger, 2001.P :10

<sup>41</sup> LE MOIGNE Jean-Louis, la théorie du système général, théorie de la modélisation, Paris, Presses universitaires de France, 1977.

<sup>42</sup> BENEVOLO Leonardo, *Histoire de la ville*, Editions Parenthèses, Marseille, 2000. Article de Loubière Antoine, Revue URBANISME, villes Européennes, n°339 novembre-décembre 2004.

<sup>43</sup> PRELORENZO Claude, échelles et dimensions (ville, architecture et territoire), l'Harmattan, Paris, 2003, p :13

s'imbriquer ou se compléter, en respectant les différences de chacune des entités. Mais il peut être amélioré grâce à des actions issues d'une démarche locale.

#### **II.1.4. Les causes de clivage dans les villes portuaires :**

L'impact de l'évolution des transports maritimes et terrestres est mis en cause dans plusieurs cas de villes portuaires car, suite à la révolution industrielle, l'avènement des transports d'un nouveau genre a été mise en place et a engendré la création de plusieurs lignes de transport terrestre et maritime.

« Le phénomène de métropolisation, à l'échelle internationale, l'augmentation des flux et la rapidité, voir l'instantanéité des échanges, combinés à l'évolution démographique et à l'allongement de la durée de vie, impactent considérablement la géographie de notre société. Dans ces mouvements à la fois violents et d'une extrême rapidité. Le visage des sociétés traditionnelles industrialisées mute pour laisser place à une matière qui bouscule tous les principes qui ont conduit à l'aménagement actuel de notre territoire. C'est dans ce contexte qu'est posée de façon légitime par les directeurs immobiliers la problématique de la reconversion des friches... Reconvertir est devenu pour elles une nécessité stratégique, économique, écologique et sociétale »<sup>44</sup>

« Grandes étendues, multiplicité des sites, variété des installations, ces caractéristiques du port entraînent des conséquences structurelles dans la relation qu'entretiennent les espaces portuaires avec les autres espaces de la ville. Cette jonction qui s'opère au sein de la même agglomération urbaine ne peut être ni comprise ni gérée en termes de contiguïté ou de confrontation entre deux espèces spatiales que l'on postulerait homogènes, même si les "interfaces" et les diverses lignes de contact constituent aujourd'hui des enjeux urbanistiques majeurs de la recomposition urbaine sur les littoraux et de l'image de la ville »<sup>45</sup>

La variété fonctionnelle et morphologique des ouvrages présents dans les deux entités, engendre une discontinuité presque inévitable. Cette discontinuité nécessite une intervention souvent importante de la part des urbanistes afin de pallier à ce clivage qui se forme presque automatiquement.

---

<sup>44</sup> BORLOO Jean-Louis, **Reconvertir les friches industrielles et urbaines**, de la transformation réussie des sites à la mutation des territoires, Edition Le moniteur, France, 2015.

<sup>45</sup> TSIOMIS Y anis, *Echelles et temporalités des projets urbains*, Jeanmichelplace, Paris, 2007.

### **II.1.5. Aperçu sur le réaménagement des villes portuaires actuelles**

Actuellement, et depuis quatre décennies environ, les villes portuaires prennent conscience de leur impact sur l'économie de leur région et saisissent cette occasion pour se développer.

Plusieurs villes ont su traiter cette problématique avec habilité. Elles l'ont fait en se souciant particulièrement de l'aspect de durabilité. Les exemples les plus remarquables que sont Barcelone, Boston, Rotterdam, Anvers, Lyon et Marseille sont reconnus. Nous y additionnerons les villes portuaires maghrébines, telles que Tanger et Tunis.

Le réaménagement et la reconversion des aires de transition portuaires et urbaines 'friches' est une question complexe par la multitude des champs qu'elle couvre et la diversité des acteurs qu'elle réunit.<sup>46</sup> Cette problématique connaît donc de nombreuses études, bien qu'elles aient été menées, dans le plus grand nombre des cas, par un seul acteur 'public', il existe des associations qui visent à contribuer au débat, et à l'intégration des associations et habitants-usagers dans les phases décisionnelles du projet de réaménagement.

Le regard que l'on porte aujourd'hui sur la réappropriation des espaces dits 'friches', qu'elles soient portuaires, industrielles ou autres, comprend une dimension symbolique forte, liée de façon directe à des bouleversements et mutations actuelles. « La ville est peu à peu reprise en main par les habitants, passant de l'ère industrielle à celle de la coopération citoyenne. »<sup>47</sup>. Face à ces changements et à la richesse des intervenants dans un même projet, un éclairage particulier et contributif est apporté à ce débat. Nous pouvons dire que la façon dont sont perçus les espaces portuaires délaissés a énormément changé. Comme l'indique l'auteur : BORLOO dans son ouvrage « Reconvertir les friches industrielles et urbaines »<sup>48</sup>, les citoyens manifestent leurs besoins de "participer" au réaménagement de ces aires.

Ce réaménagement, où la réappropriation de ces espaces, doit permettre la réconciliation entre passé et présent et ainsi revitaliser un micro territoire, en lui conférant une fonction de transition entre les deux tissus (ancien et nouveau) pour pallier au clivage qu'il engendrait et ouvrir l'accès aux espaces portuaires, que ce soit de plaisance ou autres (port voyageur, port de pêche etc.). Aussi, en tenant compte des différentes actions menés récemment qui ont pour objectif l'amélioration des conditions du dialogue entre les

---

<sup>46</sup> BORLOO Jean-Louis, **Reconvertir les friches industrielles et urbaines**, de la transformation réussie des sites à la mutation des territoires, Edition Le moniteur, France, 2015. P :11.

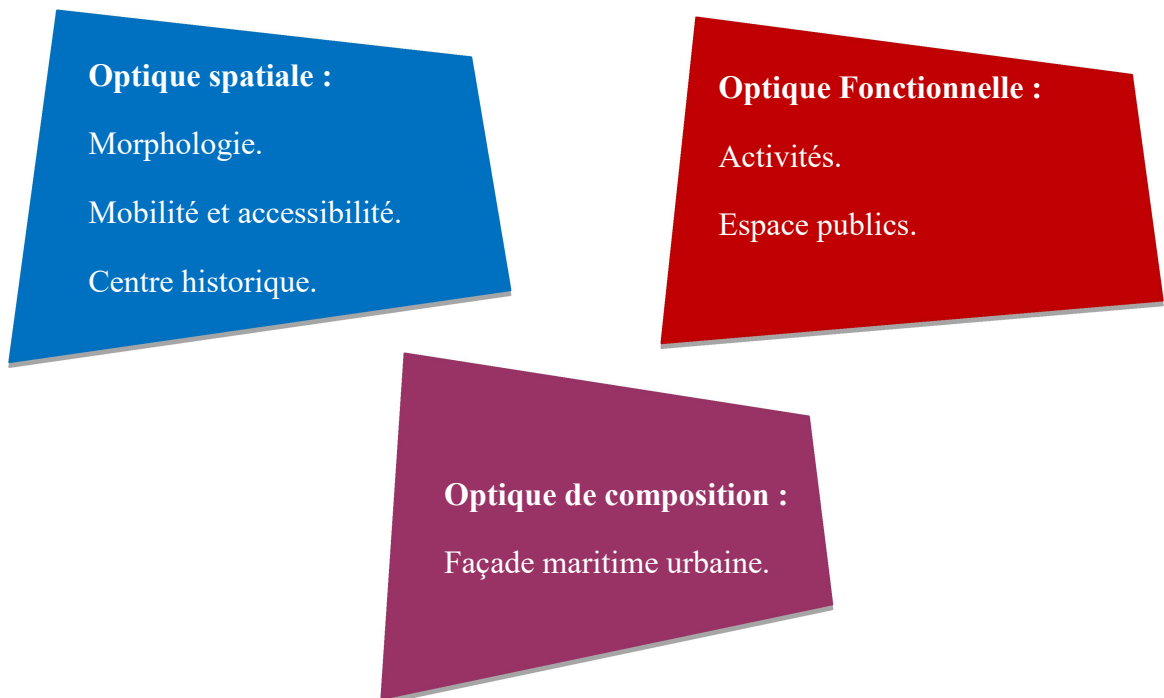
<sup>47</sup> IBID. P :15.

<sup>48</sup> IBID.

différentes parties du projet de réaménagement des espaces portuaires,<sup>49</sup> il convient de dire que l'ambition d'améliorer les actions à entreprendre existe, mais qu'il faudra encore du temps, afin de formuler une démarche de projet urbain type. Même si les changements apportés ne peuvent qu'améliorer et aider à l'avancement des projets convergeant dans ce sens de réappropriation des espaces délaissés.

## **II.2. Analyse thématique :**

Les exemples ne manquent pas à ce sujet. En effet des villes portuaires ayant traité la problématique de rupture ville et port, avec des expériences différentes à chaque fois sont nombreuses. Suite à un certain nombre de critères de sélection, nous avons pu procéder à l'analyse thématique sous les trois optiques suivantes :



Nous avons opté pour des exemples similaires par leur contexte, taille, et rôle. Différents par leurs situations géographiques bien que les trois soient situés sur la côte méditerranéenne. Ainsi deux exemples Européens et un exemple Algérien constitueront les cas analysés.

### **II.2.1. Critères de choix des exemples de villes portuaires européennes**

Afin de choisir les villes portuaires les plus intéressantes, par rapport à notre problématique, des critères de choix assez précis ont été établis pour faciliter la sélection des villes ayant fait l'objet de notre analyse. Voici les critères de sélection de ces villes :

---

<sup>49</sup> IBID. P :16.

- La situation est le premier critère de choix car nous avons restreint notre travail de recherche aux villes du pourtour du bassin méditerranéen pour des similarités culturelles, géographiques, et historiques.
- L'échelle de la ville représente un critère important. La taille des villes doit être relativement la même, moyenne de préférence, cependant elles représentent une influence distinctive.
- Les solutions innovantes et durables apportées dans ces exemples de villes portuaires, en particulier la liaison qu'ils ont réussi à créer avec habileté entre la ville et le port.
- La démarche de projet urbain durable et l'impact réel observé. La façon de traiter la dialectique ville-port et les décisions prises à chaque fois, pour l'amélioration de cette liaison.
- La morphologie de la ville est un critère qui a son importance car la morphologie apporte une spécificité à chaque ville et crée par la même occasion des espaces uniques.
- La proximité du centre historique est un choix qui nous a permis d'affiner notre sélection, d'autant plus que nous prenons cet aspect également comme critère d'analyse. Les villes ayant un rapport très étroit avec leurs centres historiques et qui l'intègrent au projet urbain.
- Accessibilité au port et mobilité, traité parmi les points les plus importants, et constituent l'élément principal de permanence. Cet aspect permet d'affiner la recherche en choisissant des villes qui ont dirigé leurs visions vers un accès plus simple au port et à la mer.

Le choix judicieux de ces villes a été murement réfléchi, car les critères de choix sont assez précis. Les exemples européens choisis sont les deux villes portuaires de Barcelone et de Marseille.

### **II.2.2. Critères d'analyse :**

Dans les analyses thématiques qui vont suivre, nous avons procédé à une démarche systématique, en utilisant les mêmes critères d'analyse dans les deux cas. Afin d'être aussi pertinent que possible, ces critères se regroupent en trois catégories d'optiques :

#### **A. Optique spatiale :**

- **La morphologie :** La morphologie de la ville joue un rôle très important dans la relation de la ville au port car, très souvent c'est l'une des problématiques à gérer pour recréer un lien entre la ville et le port.

- **La mobilité:** La problématique de la mobilité : le lien que peut entretenir un port avec la ville est primordial, dans le sens où si l'on permet aux gens d'accéder aux espaces portuaires, la relation physique se fera naturellement.
  - **Le centre historique :** Autrement dit, mémoire de la ville. Lorsque celle-ci est située non loin de la ville, cela inclus un port ancien, qui se développe progressivement.
- B. Optique Fonctionnelle :
- **Les activités:** Quelles sont les activités proposées et utilisées afin de pallier à la rupture ville-port.
  - **Les espaces publics :** Ils permettent à la ville portuaire une dynamique de plaisance qui est très appréciés par les visiteurs et habitants.
- C. Optique de composition :
- **Les façades maritimes urbaines :** Le réaménagement des façades maritimes, devenu aujourd'hui un point important abordée, et pris en considération, par les professionnels de l'urbanisme.

### **II.2.3. Présentation de la ville de Marseille :**

Il est une évidence qui a traversé les siècles : Marseille est un port.<sup>50</sup> Le port de Marseille est classé premier en méditerranée, suivi par celui de Barcelone.

Dès l'origine, les marseillais faisaient office de « rouliers des mers », pour les différentes embarcations et autres qui



Fig. 2.1 Photo de l'entrée du port de plaisance, Marseille, 2016 source: <https://www.transat.com/getmedia/a2126bc2-e524-4931-9f23-11aafd38ea13/Marseille-WithFriends-1000x604.jpg.aspx>

passaient par la mer méditerranée, et avaient besoin de s'approvisionner en matières premières etc. De fil en aiguille les Marseillais ont acquis un savoir-faire incontestable en construction navale et une parfaite maîtrise des techniques et des réseaux de navigation.<sup>51</sup>

#### **II.2.3.1. Réaménagement du port de Marseille, et sa liaison avec la ville :**

La ville et le port ont fait objet d'une étude intitulée « Euroméditerranée ». Débutée en Novembre 1995, Euroméditerranée pilote aujourd'hui la plus grande opération de

<sup>50</sup> DONZEL André, *Marseille L'expérience de la cité*, collection VILLES, anthropos, Paris, 1998. P :59.

<sup>51</sup> IBID. P : 59.



rénovation urbaine d'Europe du Sud sur un principe de transformation des grands terrains industriels sous occupés situés en cœur de ville pour y développer de nouveaux quartiers économiques, commerciaux, et résidentiels.

Euroméditerranée est aussi une opération partenariale qui s'essaie à un délicat équilibre entre la constitution d'un centre économique tertiaire à l'échelle de la méditerranée et la requalification urbaine de quartiers de Marseille parmi les plus pauvres.<sup>52</sup> Le projet a eu le soutien des élus locaux, des fonctionnaires territoriaux, et de l'état. Il n'est pas un processus classique, où habituellement le projet urbain est piloté de façon directe par la municipalité. Il est évolutif en fonction des institutions et du public auquel il s'adresse. Cette transformation de Marseille après des processus à l'œuvre qui sont rudes mais emblématiques, et qui entreprend d'entraîner Marseille dans une mutation radicale.

A l'exemple de Barcelone et de Gênes, Marseille fait l'objet d'une opération importante de renouvellement urbain. Ce projet lui permettra de redonner une attractivité à sa zone arrière portuaire. Bien plus encore, cette transformation de grande envergure ambitionne de repositionner la ville au centre de sa région urbaine et, à une plus grande échelle, de toute sa région euroméditerranéenne en construction.<sup>53</sup>

Pour les villes Sud-européennes confrontées à des vides apparus suite à l'abandon des sites portuaires entre autres, l'heure « post-industrielle » est à la transformation par des mégaprojets restructurant leur image. Ce Projet Euroméditerranée met à disposition un site internet : [www.euromediterranee.fr](http://www.euromediterranee.fr), où on peut retrouver toutes les informations utiles, les actualités du projet, et également s'inscrire afin de participer à d'éventuelles tables rondes, séminaires etc.

### **L'objectif du projet Urbain Euro-Med**

- *Renouveler l'interface urbano-portuaire. Améliorer le paysage urbain de la ville et notamment sa vitrine*
  - *Renforcer les infrastructures de transport.*
  - *Recréer des espaces publics*
- *Redynamiser l'économie locale afin de créer un centre tertiaire au rayonnement international.*
- *Améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux logements et équipements de proximité, en favorisant la mixité sociale. Et maritime.*

---

<sup>52</sup> BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, *Marseille Euroméditerranée, accélérateur de métropole*, collection la ville en train de se faire, Parenthèses, 2010, Marseille.

<sup>53</sup> IBID.

- *Élargir le centre.*
- *Rééquilibrer territoriaement la ville. Procéder au rééquilibrage Nord-Sud de la ville.*
- *Implanter de nouvelles structures à vocation culturelle.*

### **II.2.3.2. Situation :**

Marseille est située au Sud de la France et au Nord de la mer méditerranée.

Son port est situé au Nord de la mer méditerranée, et au Sud de la ville.

Il est établi avant tout en fonction d'une certaine situation géographique : celle



**Fig. 2.2** Vue Google earth de Marseille et son port.

de la présence de la vallée du Rhône, route naturelle unique de pénétration en Europe méridionale. D'autre part il s'agit d'une mer sans marée. Le port sera donc un port de front de mer. Ceci posé, pour passer du modèle théorique à l'accomplissement réel c'est-à-dire à la jonction du site et de la situation, il faudra 2600ans, et 5 formules de système portuaire successives ; depuis le centre de Marseille jusqu'à la vallée du Rhône.<sup>54</sup>

### **II.2.3.3. Historique :**

« Le port a été la raison de la création de Marseille au 6<sup>ème</sup> siècle avant notre ère ; et il est resté le facteur essentiel de l'activité de la ville et de sa région immédiate. »<sup>55</sup>

Le port de la ville de Marseille représente une grande partie de l'économie de la région, et participe de façon continue au développement de cette ville qui se veut être une vitrine urbaine de la république Française. Le projet Euroméditerranée est un projet urbain, grâce auquel la ville se transforme et connaît une mutation très rapide.

Voici quelques dates importantes, sur les actions urbaines effectuées à Marseille. Elles sont classées par ordre chronologique :

**1968** : Inauguration des installations du Port Autonome de Marseille (PAM) à Fos-sur Mer.

<sup>54</sup> Second colloque Franco-Japonais de géographie, N°587, *Villes et ports : développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral*, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, 1979, Paris.

<sup>55</sup> IBID. P :145.

**1992** : Accord entre la Région, le Département, la Communauté de communes, la Ville, la Chambre de commerce, le PAM, et la SNCF pour demander l'implication de l'Etat dans un grand projet de régénération urbaine à Marseille.

**1995** : En Novembre est lancé le processus de Barcelone. Il définit un cadre et des projets de coopération entre les pays du pourtour méditerranéen, notamment dans le domaine de la sécurité, du développement, et de la culture.

**1998** : l'EPAEM publie le schéma de référence pour l'opération Euroméditerranée. Le PAM adopte le plan de Marseille Port Global ainsi qu'une charte portuaire et un plan d'entreprise. Les chantiers d'Euroméditerranée : réaménagement de la place La Joliette.

**1999** : Les chantiers d'Euroméditerranée : lancement de la réhabilitation des friches de la Belle-de-Mai en pôle industriel de la culture ; démolition du hangar longitudinal sur le J2 et reconfiguration des moles J2 et J3.

**2000** : Réactualisation du Schéma de référence pour l'opération Euroméditerranée. Les chantiers d'Euroméditerranée : inauguration du gymnase Ruffi, lancement de la Zac Saint-Charles-ported'Aix. Les chantiers du PAM : organisation d'un concours pour la reconversion du silo d'Arenc.

**2001** : les chantiers d'Euroméditerranée : programme de 330 logements ilot M5, première pierre de l'immeuble de bureaux CAP-Juliette, aménagement provisoire J4; mise en service du tunnel ferroviaire de Lajout (1999-2001).

**2003** : Les chantiers Euroméditerranée : mise en service du tunnel de la Major; livraison du siège de la CMA-CGM et des immeubles de bureaux CAP-Joliette, Grand Large.

**2005** : Les chantiers Euroméditerranée: livraison du bâtiment des Archives départementales; et de la gare maritime polyvalente. Lancement des travaux de tramway.

**2008** : Fondation de l'Union pour la Méditerranée, une organisation internationale intergouvernementale rassemblant des états européens riverains de la Méditerranée. Cette organisation s'inscrit dans le processus de Barcelone liant l'Europe aux pays riverains de la Méditerranée.<sup>56 57</sup>

## **II.2.4. Analyse thématique de la ville portuaire de Marseille :**

### **II.2.4.1. Optique spatiale :**

Les relations entre Marseille et son port prennent, du point de vue formel, un éloignement progressif des activités portuaires. Ces relations peuvent être expliquées en trois temps forts :

- 1- La construction du premier port moderne de Marseille, décidé en 1853, qui accélère l'extension de la ville vers le Nord, et se fait notamment par le biais d'extensions sur la mer. Ces espaces sont donc 'déconnectés' de la ville historique, ce qui crée une sorte de rupture, le long des quais du Vieux-Port, entre les ruelles de la vieille ville et les

<sup>56</sup> BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, *Marseille Euroméditerranée, accélérateur de métropole*, collection la ville en train de se faire, Parenthèses, 2010, Marseille. pages : 19-20 et 21.

<sup>57</sup> <http://www.euromediterranee.fr/quartiers/presentation.html>

activités maritimes. Cette rupture sera renforcée par la fermeture physique du port qui par certains aspects tourne le dos à la ville.

2- Extension des bassins de Fos à Martigues. A partir des années 1930, dans ces espaces les activités portuaires et industrielles sont renforcées par des activités de raffinage.

3- Création du complexe de Fos qui engendre une progression de l'activité portuaire dans

une triple logique : pétrole, accueil de grandes industries et rééquilibrage, déjà, de l'armature urbaine française par le développement de Marseille. <sup>58</sup>

Ensuite, en 1995, le projet urbain Euroméditerranée a aidé à reconquérir les friches portuaires et industrielles.

L'Etat a développé une grande zone industrielle-portuaire (Zip) pour la création de pôles de croissance. La nécessité de redynamiser le port de Marseille profondément affecté par la perte de ses trafics avec les colonies françaises. <sup>59</sup>

Ci-contre une image définissant les quartiers concernés par le projet :

1- Joliette 2- St Charles 3- Belle de Mai 4- Rue de la République 5- Cité de la Méditerranée 6- Arenc 7- Les Crottes 8- Cap Pinède.

#### **A/ La Morphologie :**

« Entre Marseille et le Rhône, grande voix intérieure, les obstacles n'ont pas manqué : le relief, l'isolement relatif, la discontinuité des terres cultivables, l'étendue sèche et battue



Fig. 2.3 Vue de Marseille le 30 Juin 2015, Source: BORIS HORVAT /POOL/AFP, traitée par l'auteure

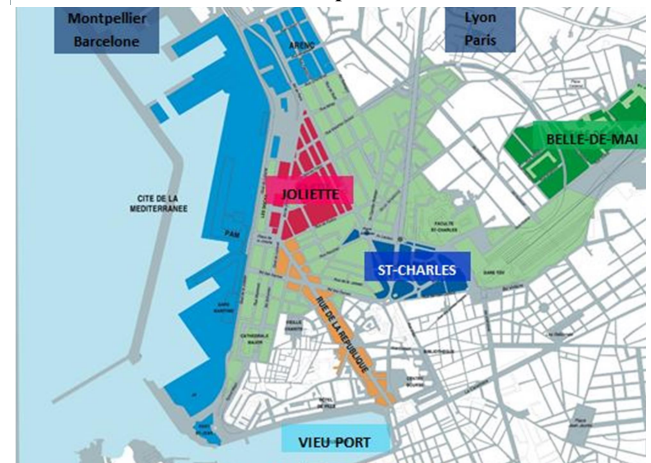


Fig. 2.4 les quartiers concernés par le projet Euroméditerranée,



Fig. 2.5 carte de la Morphologie de la ville de Marseille, proche du littoral, traitée par l'auteure.

<sup>58</sup> BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, *Marseille Euroméditerranée, accélérateur de métropole*, collection la ville en train de se faire, Parenthèses, 2010, Marseille.

<sup>59</sup> IBID.



par les vents de la Crau et les incertitudes du delta. »<sup>60</sup>

A travers ce plan force est de constater que la ville de Marseille (zone proche du port) est relativement plate, et ne comprend pas une morphologie accentuée.

« Elisée Reclus, dans sa Géographie de la France de 1877, insiste sur ce caractère de ville-port, presque dotée d'un principe d'extraterritorialité : 'la vieille cité Phocéenne n'a point, comme Rome, Florence ou Paris, de bassin qui la complète géographiquement et dont la possession lui assure la prépondérance politique dans une région de vaste étendue. Elle n'a pour dépendance naturelle qu'une étroite banlieue, resserrée entre la colline et la mer ... elle est même séparée par des obstacles forts sérieux de la grande vallée du Rhône, dont elle expédie les denrées.' »<sup>61</sup>

### **B/ Mobilité, accessibilité et percées vers la mer :**

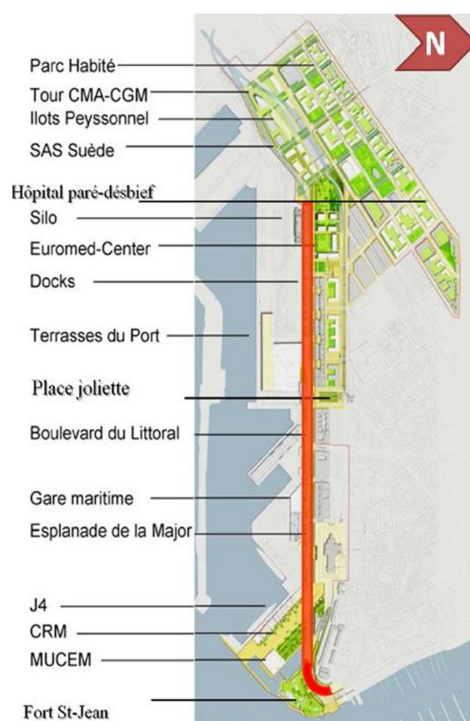
Le projet Euroméditerranée, en aspirant à redynamiser la ville et améliorer la dialectique ville-port de Marseille, a reconsidéré la liaison de la ville avec son port. Pour pallier à cette discordance ce projet a suivi une démarche, qui transforme la ville à travers des projets d'aménagement et d'embellissement.

Ce plan explicatif positionne les projets se trouvant à proximité du port, (cités précédemment).

La reconversion de ces espaces de transitions, a notamment prévu des percées visuelles, et liaisons fonctionnelles. Ainsi qu'un circuit tramway, de pistes cyclables afin de favoriser les transports en communs doux. (Fig. 2.7).

### **C/ Le centre historique :**

La ville d'origine est fermée, pendant un peu plus d'un siècle. Le vieux port, l'estuaire initial, est totalement au cœur du mouvement maritime, soit entre le départ définitif du service des galères et l'utilisation de ses terrains et l'ouverture du port de la Joliette d'autre part.<sup>62</sup>



**Fig. 2.6 Plan de positionnement des projets du front de mer de Marseille, dans le cadre d'Euromed, Source: [www.euromediterranee.fr](http://www.euromediterranee.fr)**

<sup>60</sup> RONCAYOLO Marcel, *Marseille les territoires du temps*, éditions locales de France, France, 1996. P :13.

<sup>61</sup> IBID. P :13. Propos de : RECLUS Elisée, dans sa Géographie de la France de 1877.

<sup>62</sup> RONCAYOLO Marcel, *Marseille les territoires du temps*, éditions locales de France, France, 1996.

Le centre historique se trouve à proximité restreinte du vieux port de Marseille, ce qui lui confère un lien fort et chargé d'histoire. Le vieux port est donc très facile d'accès depuis la vieille ville. La carte ci-contre, indique également le centre historique de Marseille<sup>63</sup> (Fig. 2.7)

#### **II.2.4.2. Optique fonctionnelle :**

La fonction portuaire marseillaise a associé précocement le commerce et l'industrie. Le « système

marseillais » appelé par l'économiste Louis Pierrein résidait dans « l'interdépendance entre le port, le commerce, l'industrie et la cité ». Il était en réalité le modèle Anglo-saxon du « comprehensive port » en d'autres termes le port complet. Le « système marseillais » vers la fin des années 1990, est passé par une période de crise où le port et la ville se sont dissociés en quelque sorte, et son passé au mode du divorce car, le port n'est plus dans la ville et n'est plus créateur d'emplois.<sup>64</sup> C'est à cette période que le projet Euroméditerranée fut conçu et a pris toute son importance. Ce projet a en réalité vraiment permis une mutation de Marseille et une liaison plus forte entre le port et sa ville.

#### **A/ Les activités:**

Marseille est une ville portuaire débordante d'énergie commerçante. L'un des objectifs du projet Euroméditerranée est d'impulser des activités nouvelles. Des activités renouvelées suite aux nombreuses actions du projet Euroméditerranée où il s'agit de ré-impulser

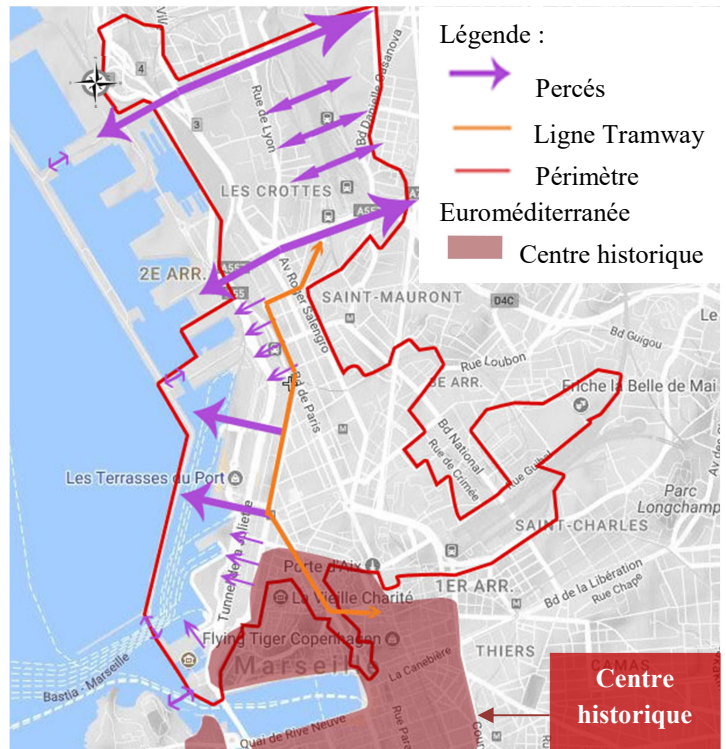


Fig. 2.7 Carte de la mixité urbano portuaire, et centre historique, traitée par l'auteur, Source: EPAEM



Fig. 2.8 Photo aménagement du Vieux port de Marseille, Source : <http://www.marseilletourisme.fr/les-incontournables/vieux-port/>

<sup>63</sup> IBID.

<sup>64</sup> DONZEL André, *Marseille L'expérience de la cité*, collection VILLES, anthropos, Paris, 1998.

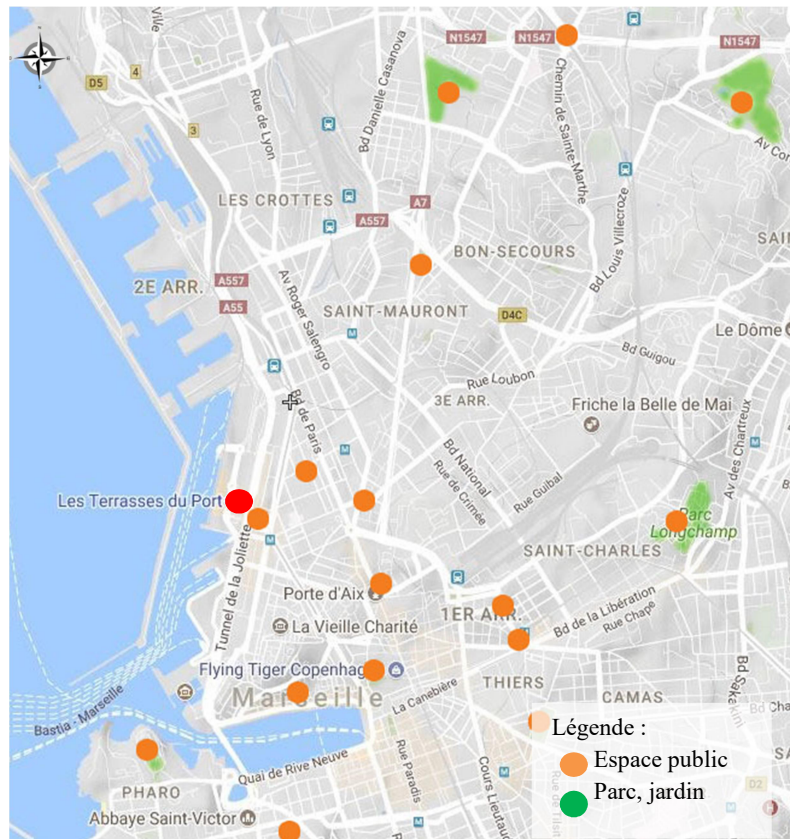
des dynamiques de développement et où des actions d'aménagement urbain sont prévues en créant de nouveaux territoires sur l'existant.

Il existe une panoplie de restaurants de poissons et de spécialités Marseillaises, des boutiques, un spectacle permanent de gens en mouvements, d'autres activités culturelles telles que des musés, expositions temporaires, des spectacles de rues, des gens qui font du sport, des croisiéristes qui se promènent ...

**B/ Les espaces publics :**

Dans la carte ci-contre, où nous avons positionné les espaces publics d'une certaine taille, nous remarquons la concentration de ces espaces dédiés au public au niveau de la vieille ville (centre historique), où les distances sont relativement moins importantes que dans l'extension de la ville.

Dans le projet Euroméditerranée, les terrasses du port (en rouge sur la carte), est un espace public qui comprendra une



**Fig. 2.9 Carte des espaces publics, parcs et jardins de Marseille, élaborée par l'auteur.**

esplanade de 13 000 m<sup>2</sup>, et logera le quai sur 120m de longueur. Le J4/ Esplanade St Jean (en violet sur la carte) est une esplanade sur la mer qui permet aux habitants et touristes de bénéficier d'une vue panoramique du vieux port jusqu'à la digue au large qui elle aussi est accessible au public (l'accessibilité ainsi que l'Esplanade J4 sont citées dans le schéma de synthèse).

Les espaces publics représentent une partie importante lors de l'élaboration d'un projet urbain quel qu'il soit. Ces espaces sont d'autant plus primordiaux, car ce sont des éléments de permanence qu'il faut préserver. Ils contribuent au développement de la ville.



### **II.2.4.3. Optique de composition :**

#### **Les Façades maritimes urbaines :**

De nombreuses actions ont été élaborées dans le but de réaménager la ville et le port de Marseille. Alliant modernité et authenticité, le projet Euroméditerranée aspire à traiter le front maritime de la ville Phocéenne en véritable vitrine urbaine.

La frange littorale bord à quai qui s'étire sur 2,7Km entre le fort St Jean, la Joliette et Arenç, est réservée au secteur culturel et récréatif. Nous citerons en exemple la reconversion d'un silo à céréales en équipement urbain. Cette reconversion a été compliquée, mais a aussi été le lauréat de ce projet avec un programme mixte associant une salle de spectacles, un café de la musique, des bureaux et un parking. Ce projet, imaginé par Roland Carta, se situe sur le littoral nord marseillais. Le future front maritime, ci-dessus, où l'on peut admirer, entre autres, la tour du siège social du troisième groupe maritime mondial CMA-CGM, conçue par Zaha Hadid.



**Fig. 2.10** photo de La salle de spectacle du silo reconvertit (image : Carta et associés)



**Fig. 2.11** Image du Futur Front maritime de Marseille, (en cours) Source : <http://www.laprovence.com/article/actualites/3143401/visite-guidee-du-futur-de-marseille.html>



**Fig.2.12** Photo du front maritime Marseillais, Source: <https://passportmagazine.com/european-traveler/marseille-a-city-built-on-diversity/>  
Traitée par l'auteur

### **II.2.4.4. Synthèse de l'analyse de la ville portuaire de Marseille:**

Avant de présenter les résultats de cette analyse, nous tenons à noter le fait que ce projet, propose des ateliers et tables rondes dont l'objectif principal est d'informer les habitants, pour qu'ils puissent adhérer de façon plus souple au projet, en créant simplement un dialogue avec les décideurs locaux. Cette initiative permet aussi aux habitants de



s'exprimer, même si toutes leurs préoccupations et demandes ne sont pas satisfaites à 100%. Ce dialogue aide de façon considérable à trouver des solutions et compromis qui peuvent satisfaire les différents acteurs, ainsi que les habitants. Euroméditerranée présente une série de conférences et ateliers. La 3<sup>ème</sup> édition du Forum Smart City Marseille Méditerranée, organisé par la tribune, la Ville de Marseille et la Métropole Aix-Marseille-Provence, se déroulera les 14 et 15 septembre 2017 au Palais du Pharo, les acteurs pourront intervenir sur les thèmes tels que : le future pour les métropoles portuaires, que sera une ville-monde en 2030<sup>65</sup>

L'analyse de la ville portuaire de Marseille, ainsi que les différentes lectures effectuées, nous ont permis de sélectionner les actions qui nous semblent être intéressantes à retenir. En voici quelques points:

- Les percées visuelles et la création de liaisons fonctionnelles apportent un cadre agréable et une dynamique nécessaire.
- L'élargissement des voies parallèles au front de mer, et leur traitement, s'inscrivent dans une démarche d'embellissement.
- L'ouverture des digues et de certains espaces portuaires au public, lui permet de s'approprier l'espace et de profiter de certains avantages tels que les vues panoramiques.
- La réhabilitation de la voie de la République permet le renouement du port avec le centre historique.
- La création d'espaces publics, jardins et terrasses au sein des aires portuaires, en liaison avec le centre historique et les quartiers attenants, développe une fluidité appréciable par les usagers.
- La réactualisation des schémas de référence pour Euroméditerranée, confirme l'approche récursive du projet urbain.
- Les activités de par leurs rôles importants à la dynamisation d'une ville, doivent s'inscrire dans le cadre d'un projet urbain durable et apporter un plus considérable à la réconciliation ville-port. Dans ce cas de figure, ils sont renouvelés pour impulser une nouvelle dynamique au territoire.
- Renouveler le front urbano-portuaire doit être automatisé dans un projet urbain concernant les villes portuaires. A Marseille, des réhabilitations, reconversions, démolitions et reconstructions ont été prévues, pour un traitement radical de la baie.
- La participation citoyenne doit être une priorité, dans le cadre d'un projet urbain durable et permettre aux usagers et habitants (etc.) de s'imprégner des futurs projets et de pouvoir y apporter leurs contributions.

---

<sup>65</sup>[http://www.euromediterranee.fr/les-actualites/detailactualite.html?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=762&tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=2&cHash=28151dda2c](http://www.euromediterranee.fr/les-actualites/detailactualite.html?tx_ttnews%5Btt_news%5D=762&tx_ttnews%5BbackPid%5D=2&cHash=28151dda2c) consulté le 20-09-2017.

- Le partenariat public-privé : encourager les entreprises privées à investir et reconstruire Marseille, permet à l'Etat de déléguer certains projets, afin d'améliorer, plus rapidement, la qualité de vie des habitants.

La durabilité du projet urbain se manifeste à travers ces quelques points :

- Les modes de transports dits 'doux', tels que le tramway et les pistes cyclables, sont intégrés dans le programme de ce projet urbain durable, 'Euroméditerranée'.
- Faire la ville sur la ville : s'inscrire dans une dynamique de renouvellement urbain et d'une gestion raisonnée du foncier, en favorisant la mixité sociale.
- L'intégration de normes de Haute Qualité Environnementale aux projets immobiliers.
- L'amélioration du front de mer, commence par la requalification des espaces portuaires et des friches industrielles, ainsi que la requalification des espaces publics dans un projet urbain durable cohérent.

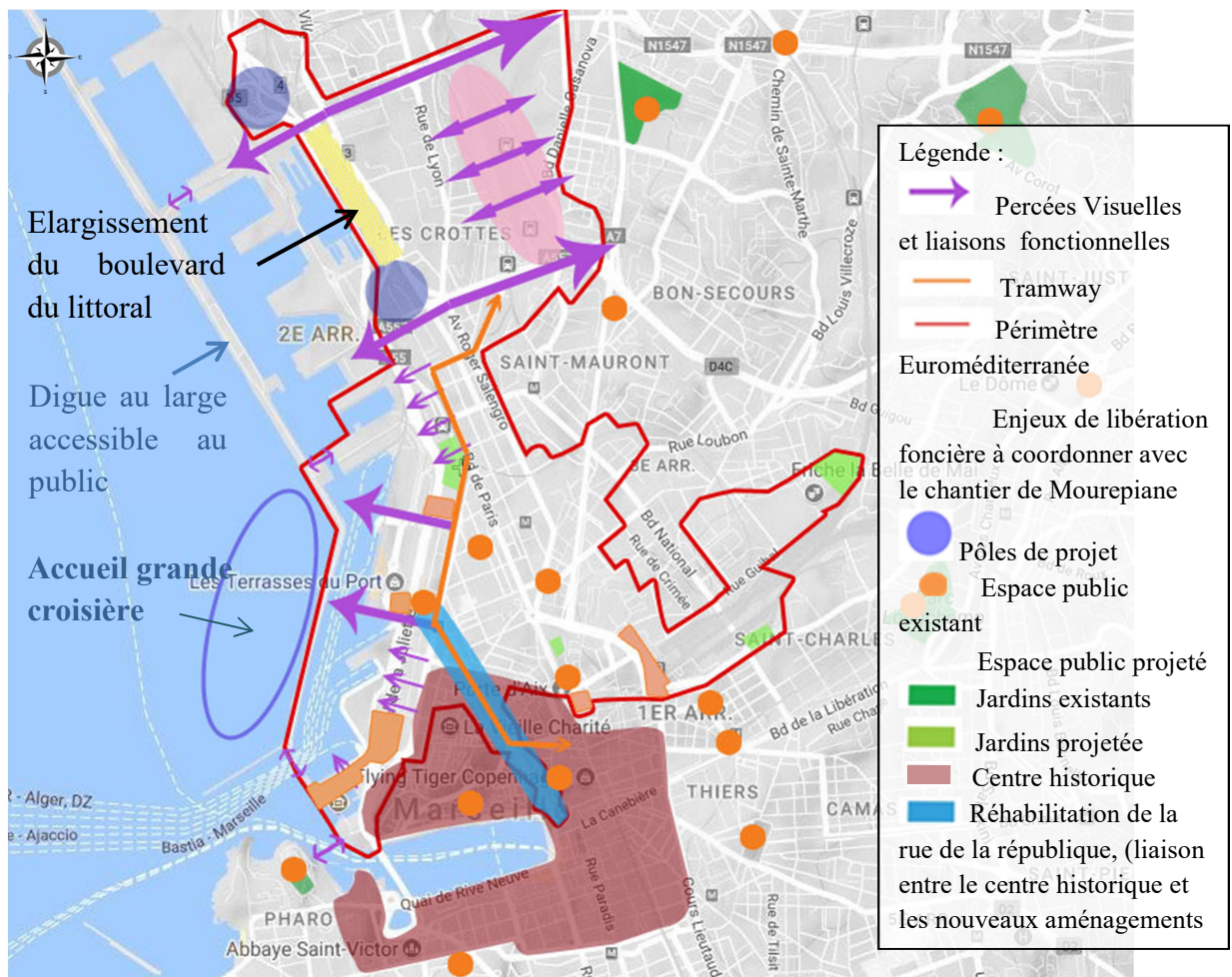


Fig. 2.13 Carte de synthèse, analyse de Marseille. Traitée par l'auteur

## **II.2.5. Présentation de la ville de Barcelone :**

Les Barcelonais ont vécu pendant des décennies ‘le dos à la mer’ selon une expression Catalane<sup>66</sup>.

Ville portuaire au bord de la mer méditerranéenne et capitale de la communauté autonome de Catalogne (Espagne).

La ville a évolué de façon progressive passant par plusieurs civilisations,

actions et plans qui ont remodelé son rivage et son rapport au port et qui permettent aux habitants et touristes, de profiter de son front maritime et de ses espaces ludiques.



Fig. 2.14 La ville de Barcelone, vue du ciel, Crédit photo : <https://fr.dreamstime.com/photos-images/>

### **II.2.5.1. Réaménagement du port de Barcelone, et sa liaison avec la ville**

Le port de Barcelone, ainsi que sa ville ont connu plusieurs réaménagements, et actions, dans le but d’améliorer leurs relations. Nous citerons, entre autres :

- Une démarche spatiale concernant le système viaire, les espaces publics, et les percées vers la mer.
- Une démarche fonctionnelle, permettant de pallier aux dysfonctionnements existants, de rétablir une relation de complémentarité entre les différentes fonctions, et de créer une dynamique, des activités, et des espaces publics répondant aux exigences actuelles.
- Une composition du front maritime qui, se doit d’être à la hauteur car c’est la première image de la ville portuaire.

Nombreux sont les ouvrages<sup>67 68 69 70 71 72</sup> ayant consacré au moins un chapitre à la ville de Barcelone et sa relation avec le port. Nous avons tenté d’en extraire les informations les plus importantes, avant d’entamer notre propre analyse.

<sup>66</sup> Actes du 115ème congrès national des sociétés savantes, texte par :Patricia Mendez-Guimaraes-Ulhoa, Technopoles, axes, ports, tourisme urbain, éditions CTHS, 1991, Page 97

<sup>67</sup> MANGIN David, PANERAI Philippe, *Projet Urbain*, Barzakh, Marseille, 2009.

<sup>68</sup> Actes du 115ème congrès national des sociétés savantes, texte par : Patricia Mendez-Guimaraes-Ulhoa, Technopoles, axes, ports, tourisme urbain, éditions CTHS, 1991.

<sup>69</sup> BEREZOWSKA-AZZAG, Ewa, *le Projet urbain Guide méthodologique, comprendre la démarche*, Tome 2, éd. Synergie, Alger, 2012.

Barcelone possède un patrimoine architectural et urbain d'exception, apte à légitimer le développement de la fonction touristique et à justifier un mégaprojet restructurant son image.<sup>73</sup>

### Quelques projets urbains connus de Barcelone

22@ Barcelona: un projet processus de rénovation urbaine a travers la mutation de toute la partie Est de Barcelone. En effet grâce à la centralité qu'a gagné Poblenou notamment après les travaux du quartier Olympique et de la Ronda, la ville a tenu à y conserver une fonction économique forte (pôle technologique au cœur de la ville). C'est une stratégie globale qui se déroule par fragments et réalise un travail de diagnostic très précis de l'existant, à partir duquel on trouve des solutions aux problèmes spatiaux.

Ciutat Vella: Bien habiter la ville et rendre le centre-ville, très dense, habitable tout en tenant compte des différentes exigences des habitants, touristes, et travailleurs (il n'est pas évident de satisfaire tout le monde). Ce projet prend en charge une stratégie de reconnaissance dans le cœur historique de Barcelone et intervient dans le centre ancien, la Rambla, etc.

El Raval: Ce quartier de la vieille Barcelone est particulièrement populaire. Il a connu une impulsion et revitalisation importante dont l'objectif est de créer les équipements dont il a besoin, afin d'améliorer son fonctionnement.

#### II.2.5.2. Situation :

Le port est situé au Nord Est du bassin de la mer méditerranée et au Sud de la ville de Barcelone. Le port de Barcelone est classé deuxième en Europe après celui de Marseille.



Fig. 2.15 Vue Google earth de Barcelone et son port.

<sup>70</sup> MASBOUNGI Ariella, *Barcelone, la ville innovante*, le moniteur, Paris, 2010.

<sup>71</sup> BENEVOLO Leonardo, *Histoire de la ville*, Editions Parenthèses, Marseille, 2000. Article de Loubière Antoine, Revue URBANISME, villes Européennes, n°339 novembre-décembre 2004.

<sup>72</sup> ANTONINI-FOURNIER Guenièvre, « Réduire la ville en carte, une mise en ordre du territoire ? Vues et plans de Barcelone, Gênes et Marseille du XVII<sup>e</sup> à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle », *Liame* [En ligne], 24 | 2012, mis en ligne le 05 février 2012, consulté le 26 Avril 2017. URL : <http://liame.revues.org/262> ; DOI : 10.4000/liame.262

<sup>73</sup> RONCAYOLO Marcel, *Marseille les territoires du temps*, éditions locales de France, France, 1996.

Barcelone est située au Nord Est de l'Espagne et à l'Est de la capitale Espagnole. Barcelone, pivot stratégique entre les Pyrénées et régions du Levant et du Sud, est située en Catalogne, entre les deux fleuves Llobregat et Besos.

Partis d'un projet timide de reconversion d'un quai, ville et port se sont lancés dans d'ambitieux programmes d'aménagement urbain et portuaire. Le facteur temps, à l'occasion des jeux olympiques de 1992, a aidé à la réussite de ces projets. Parmi eux : celui de ville olympique qui a considérablement modifié le paysage urbain, celui de la réhabilitation du moll de la Fusta, qui s'intègre parfaitement à l'heure actuelle au tissu urbain, et celui du port Vell ainsi que d'autres infrastructures.<sup>74</sup> Notons que certains de ces projets ont été réalisés après 1992.

### **II.2.5.3. Historique :**

Barcelone possède un patrimoine culturel important qui témoigne de l'évolution de cette ville espace d'histoire, de mémoire, et repère culturel. La ville de Barcelone, connue pour son histoire urbaine particulière, est passée par plusieurs remaniements historiques. A travers ces périodes, classées par ordre chronologique, nous les énumérons.

- 1- La période entre l'an 1100 et 1400 est une période de croissance, de consolidation, et de rayonnement commercial, militaire, et culturel sur la Méditerranée. Splendeur de l'art gothique catalan-barcelonais
- 2- S'en suit une période de déclin et d'immobilité des structures urbaines. Le développement reprendra en 1714 avec des agencements urbains et de densification et durera jusqu'au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle où la ville, encerclée de murailles densifie fortement ses tissus médiévaux. Ces modifications expliquent en grande partie les projets qui vont transformer Barcelone, depuis le plan Cerdà en 1859 (qui réglera durablement le problème majeur de l'expansion urbaine), jusqu'au premier plan métropolitain de 1953. Chaque étape cherche à intégrer la cité ancienne à la ville nouvelle en cours de développement.
- 3- La reconstruction urbaine des années 1980, renouvelle les débats entre conservation et transformation des tissus anciens. Elle bouleverse les structures de la ville et ses quartiers modernes. Le projet urbain barcelonais se construit avec ce singulier dosage de diversité des échelles.
- 4- La période qui suit les Jeux Olympiques en 1992 est marquée par de nouvelles dynamiques démographiques et économiques, qui influent autant sur l'évolution de la vieille ville que sur les débats urbains.
- 5- La Barcelone du 21ème siècle affronte de nouveaux enjeux urbains et métropolitains.

<sup>75</sup>

---

<sup>74</sup> GUIMARAES ULHOA+MENDEZ Patricia, dans, Actes du 115ème congrès national des sociétés savantes, *Technopoles, axes, ports, tourisme urbain*, éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 1991.

<sup>75</sup> MASBOUNGI Ariella, *Barcelone, la ville innovante*, le moniteur, Paris, 2010.



En 1992, les jeux Olympiques ont été organisés à Barcelone. Ceci a provoqué l'ambition et la nécessité d'un projet de réaménagement de la ville, afin de pouvoir accueillir les nombreux participants et touristes. Un projet de grande envergure, qui débute dès 1985<sup>76</sup>, avec des réformes urbaines qui ont été réalisées, et qui notamment ont permis de déplacer le port de sa localisation d'origine. Les architectes urbanistes Norman Foster et Alvaro Siza ont participé à l'étude et la réalisation de cet important projet urbain.

Les objectifs de ce projet sont entre autres :

- La création de liaisons directes, à pied par le port, ou bien en métro, entre le centre-ville et les kilomètres de plages.
- La mise en valeur du patrimoine culturel de la ville, qui offre entre autres une diversification des styles de façades, surtout à travers son centre historique.
- Le traitement esthétique des places en permettant aux artistes et designers de participer à cet événement. Ceci a donné un cachet particulier à cette ville, aux allures festives.
- Un partenariat élargit avec la participation de sponsors et du secteur privé.

Les quatre axes du projet sont:

- La structuration de quatre quartiers olympiques, en y renforçant la politique des nouvelles centralités
- L'ouverture de Barcelone sur la mer, avec l'assainissement de 4 Km de plage.
- Une nouvelle offre de services et d'hôtels.
- Une amélioration des infrastructures de communication.<sup>77</sup>

## **II.2.6. Analyse thématique, ville portuaire de Barcelone :**

### **II.2.6.1. Optique spatiale :**

« Nous ne pouvons pas parler d'un « modèle Barcelonais », mais d'une ville multiple et inventive qui a su, par la force des choses, se reconstruire sur



Fig. 2.16 Photo du port de plaisance de Barcelone, et de sa ville, crédit photo: Bertie Allison, Juin 2014.

<sup>76</sup> IBID.

<sup>77</sup> MASBOUNGI Ariella, *Barcelone, la ville innovante*, le moniteur, Paris, 2010.

elle-même au fil des siècles. »<sup>78</sup>

Barcelone est constituée de plusieurs parties distinctes mais en relation continue, le centre historique, le port, l'extension 1. et le plan Cerda. Le port Vell de Barcelone fut reconverti, plusieurs étapes ont été nécessaires pour obtenir ce niveau d'adaptation, des tissus anciens, aux tissus nouveaux.

### A-Morphologie :

Barcelone est une ville relativement plate, mis à part ses deux montagnes, (Montjuic et Tres Turons)

### B/ Mobilité, accessibilité et percées vers la mer :

Articuler la mobilité urbaine, et le développement urbain durable d'un projet urbain est devenu une priorité, notamment dans les grandes villes. La mobilité inclut les tracés de la ville qui constituent l'élément principal de permanence à travers les siècles. Elles forment aussi, des espaces de vie à part entière. De nouvelles infrastructures de transports collectifs ont été développées, (Ligne 4 du métro

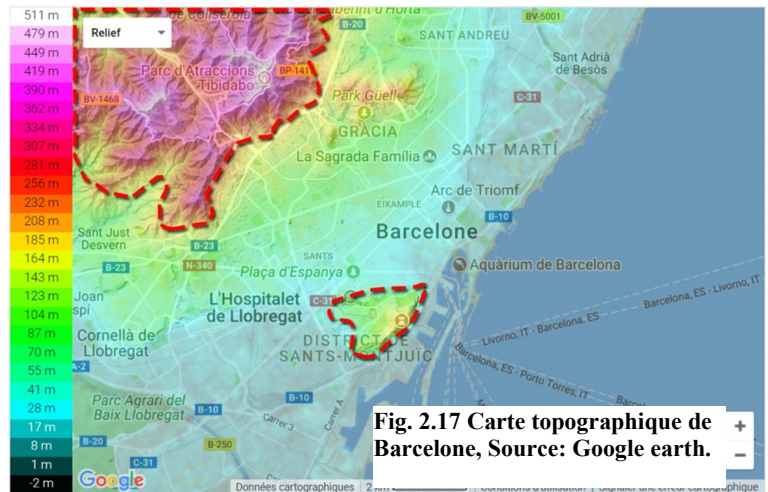


Fig. 2.17 Carte topographique de Barcelone, Source: Google earth.

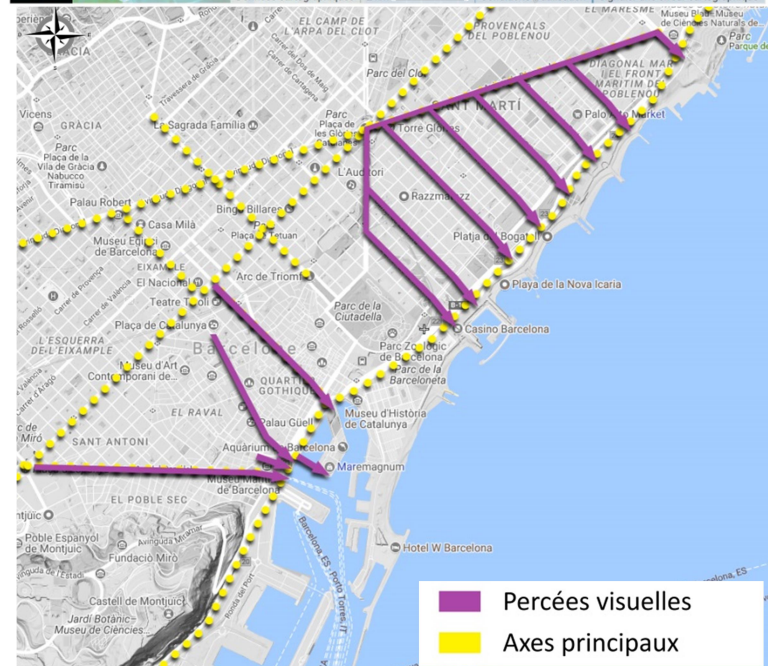


Fig. 2.18 carte des percées et principaux Axes de Barcelone, traitée par l'auteur

et création d'une ligne de tramway sur Diagonal Mar promise à devenir un quartier d'affaires, avec notamment la tour de Jean Nouvel).<sup>79</sup>

« Lors d'un duo avec Richard Rogers le 11 septembre 2004, Juan Clos, le maire de Barcelone, a défendu avec brio le modèle de ville dense et compacte, bien desservie en







<sup>78</sup> IBID.

<sup>79</sup> Article de Loubière Antoine, *Revue URBANISME*, villes Européennes, n°339 novembre-décembre 2004.

transports collectifs, contre la dispersion urbaine liée à la construction de maisons individuelles avec jardin. »<sup>80</sup>

Lorsque vous visitez Barcelone, vous remarquez le génie de cette ville qui réside dans la cohérence de ses espaces, des espaces publics répondant aux attentes des habitants et attirant les touristes, et un système viaire étudié. Le simple fait de pouvoir accéder au port des voyageurs à pied est un exemple extraordinaire de sa parfaite conception des espaces de déplacement. En effet, Barcelone est reconnue pour son système viaire. Plusieurs percées de la ville vers le port ou la mer sont à prendre en considération, car elles permettent une forte liaison entre les deux entités Ville et Port.

Ainsi le plan Cerdà a créé trois grandes percées viaires, qui ont transformés le tissu urbain, a ouvert les discussions sur les méthodes d'intervention dans les centres historiques au 19<sup>ème</sup> siècle. La continuité entre la ville et le port est bien prise en charge.

Tableau des percées principales à Barcelone		
1- Rembla del mar	2- Av. del les Drassanes	3- Las Ramblas
		
4-Laietena	5- Av. del parallel	6- Diagonal
		

<sup>80</sup> IBID.



### C/ Le centre historique :

Le centre historique de cette ville, est en rapport très étroit (direct) avec le port, d'abord à cause de la proximité géographique, mais aussi de par les aménagements des liaisons prévus à cet effet.

La grande Barcelone d'aujourd'hui englobe en son sein d'anciennes petites « villes ». Le tissu urbain projeté par Cerda (l'Eixample) a permis de

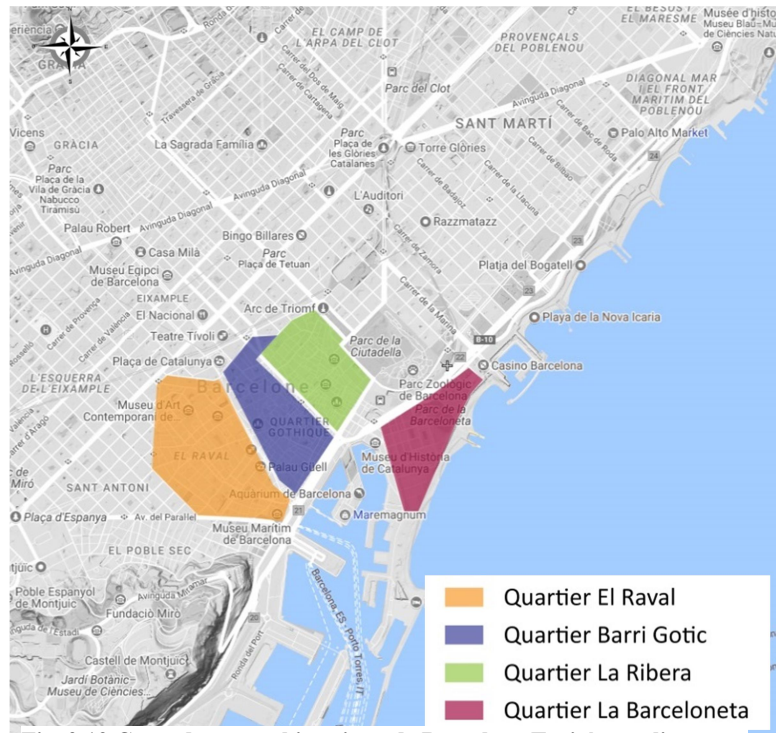


Fig. 2.19 Carte du centre historique de Barcelone. Traitée par l'auteur

réunir un ensemble de localités préexistantes, et de donner un caractère certain à Barcelone. Le centre historique de Barcelone comprend donc plusieurs entités.<sup>81</sup>

Ainsi, le plan de Cerda de 1859 a absorbé le système viaire du noyau historique, le reliant au nouveau système viaire. Ensuite, le projet de requalification de la ville de Barcelone, afin d'accueillir les Jeux Olympiques de 1992, qui lui a continué dans cet esprit de liaison, apportant à la ville une nouvelle dimension esthétique, et touristique.

#### II.2.6.2. Optique fonctionnelle :

La reconversion du port Vell a permis l'injection de plusieurs activités liées à la mer, mais aussi une liaison fonctionnelle très forte entre les différents espaces publics urbains, le port, ainsi que le noyau historique (vieille ville).



Figure 2.20 Plan du port de Barcelone, (2013), indiquant les activités. Traitée par l'auteur

<sup>81</sup> MOIX LLATZER, Barcelone la ville de Gaudi, triangle postal, Barcelone, 2007

### *A/ Activités :*

Les activités présentes dans la ville à proximité du port et dans le port Vell lui-même sont nombreuses. Ces activités apportent un plus considérable à la dynamisation de la ville et du port. Sont présentes : des activités touristiques en grand nombre, des activités culturelles, commerciales, et aquatiques, etc.



**Figure 2.21 : Vue du port de Barcelone, 2013, indiquant les activités traitée par l'auteur**

Legende:

- Aquarium.
- Club de voile.
- Club de plongée.
- Cinéma.
- Centre commercial.

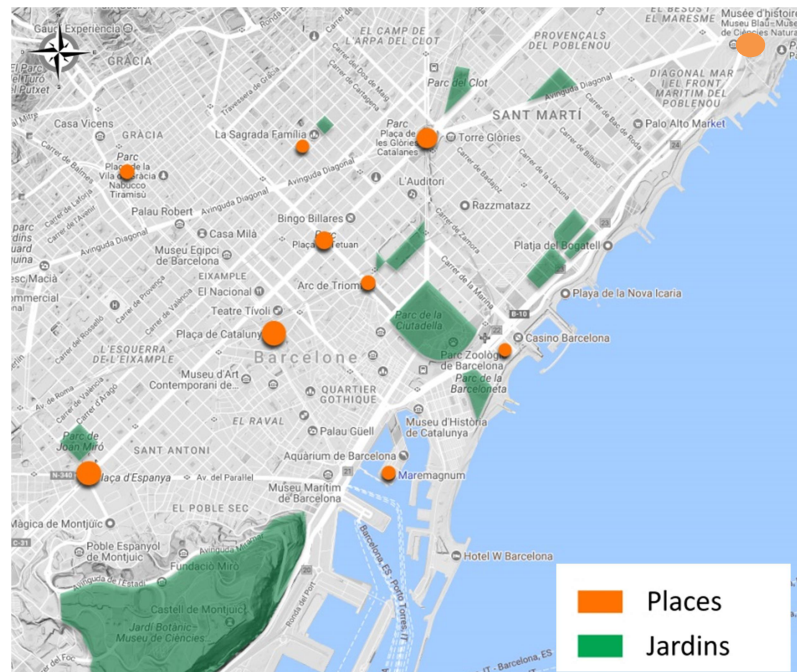
En ce qui concerne les activités présentes sur le Mall, nous retrouvons également différentes activités, surtout touristiques, mais aussi aquatiques (l'aquarium est le plus grand d'Espagne et est très fréquenté par les touristes et les habitants). La photo et le plan qui suivent, détaillent un peu plus ces activités. Le Maremagnum est un vaste centre commercial et de loisirs qui propose une panoplie d'activités le dimanche.

Plus globalement, il existe un nombre important d'équipements culturels, touristiques, et commerciaux. Leur variété confère une attractivité particulière à cette ville à laquelle on s'attache très vite.

### **B/ Les places publiques :**

Les places publiques, jardins, et parcs de Barcelone ne sont plus à présenter. Ils sont nombreux, et la liaison entre eux est soigneusement prise en charge. Des circuits de visite sont d'ailleurs disponibles et bien étudiés.

La ville a mis l'accent sur ces aspects du projet urbain: espaces publics, places, jardins etc.



**Fig. 2.22 Carte espaces publics et jardins de Barcelone. Établie par l'auteur.**

Sur la carte précédente (Fig.2.22 ci-dessus), nous retrouvons les places les plus emblématiques de Barcelone et celles dont l'échelle est plus ou moins importante. Le nombre de places est impressionnant, surtout au niveau du noyau historique.

Ayant subi des opérations de réaménagements et de traitements esthétiques, les places publiques se

trouvant à Barcelone représentent une référence mondiale car elles sont conçues et

réfléchies en réseau, se relient entre elles, et sont connectées aux jardins publics, squares, centralités, monuments historiques ou équipements d'envergure. Elles créent ainsi à elles seules un système imbriqué, facilitant l'accessibilité et la lecture des espaces. Ce qui a évidemment contribué de façon importante à la liaison entre la ville et le port.



Fig. 2.23 Photo d'un espace public, situé au Passeig de Colom, Barcelone 2017. Prise par l'auteur.

### II.2.6.3. Optique de composition :

#### *Le Front maritime urbain (Water front):*

Barcelone a éprouvé le besoin de restructurer son espace portuaire en accord avec l'évolution des techniques de transports maritime. Une simultanéité entre les phases d'aménagement et de réaménagement a été observée.<sup>82</sup> Le front urbain Barcelonais qui a connu des remaniements et réaménagements, peut être qualifié de moderne, et attractif.

Barcelone possède une baie très originale qui offre une véritable « oasis urbaine »<sup>83</sup>, où le port est en symbiose avec le reste de la ville.

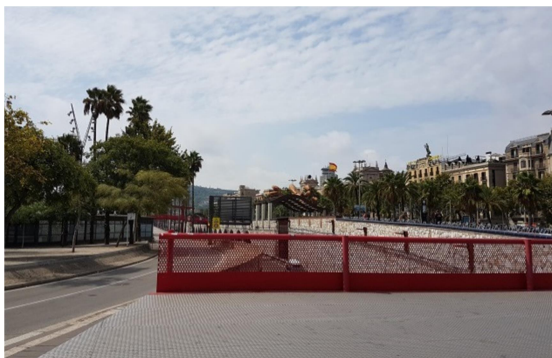


Fig. 2.24 Photo Port Vell , Barcelone , 2017. Indiquant l'axe principal .Prise par l'auteur.

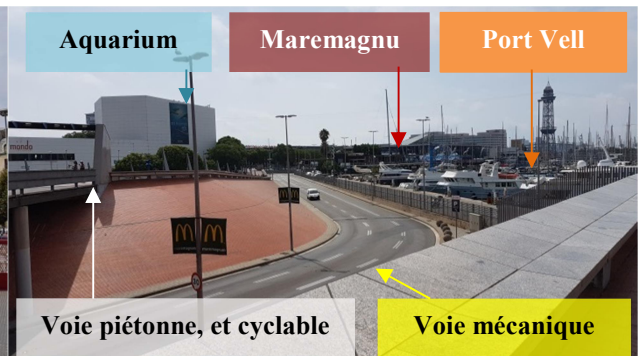


Fig. 2.25 Photo Port Vell , Barcelone , 2017. indiquant l'enfouissement de la voie .Prise et traitée par l'auteur.

<sup>82</sup> GUIMARAES ULHOA+MENDEZ Patricia, dans, Actes du 115ème congrès national des sociétés savantes, *Technopoles, axes, ports, tourisme urbain*, éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 1991.

<sup>83</sup> RONCAYOLO Marcel, *Marseille les territoires du temps*, éditions locales de France, France, 1996.



La stratégie de récupération du front maritime, avec l'enfouissement des voies de chemins de fer, l'ouverture vers la mer, et la reconstruction de la Vila Olimpica, préparent le réaménagement de Poblenou.<sup>84</sup> « Le choix barcelonais de poursuivre la reconquête de son front de mer à la suite des sites olympiques apparait donc cohérent. Cependant, fortement endettée, la ville a fait le choix du 'partenariat' avec le secteur privé »<sup>85</sup>



Fig. 2.26 Photo du Front maritime (Nord) de Barcelone, <https://www.flickr.com/photos/femoca/25729008090/> prise le 1er Juin 2009. Traitée par l'auteur.

En ce qui concerne la qualité de l'architecture dans le projet de réaménagement de la zone portuaire Barcelonaise, les formes peuvent certes être



Fig. 2.27 Photo du Front maritime de la ville de Barcelone, (partie noyau historique), Source : <https://lostinbergen.wordpress.com/2013/09/25/barcelona/puerto-maremagnum-gran-hotel-central-barcelona-hd/> traitée par l'auteur.

contestées mais elles accompagnent un aménagement conforme aux principes du développement durable : l'esplanade (et c'est ce qui explique une partie de son ampleur) se trouve en effet au-dessus des bassins de traitement des eaux d'une usine d'épuration que la municipalité a décidé de ne pas déplacer, mais au-dessus des quels il est évidemment impossible de construire. Un peu plus loin, une pergola voltaïque de 4500m<sup>2</sup>, inclinée à 35° et orientée Sud, est le premier élément d'une station photovoltaïque destinée à fournir l'énergie aux équipements voisins. On notera pour se donner une idée du décor avant l'opération que cette zone de Besos, en bord de mer, aux confins de Barcelone et de la

<sup>84</sup> MASBOUNGI Ariella, *Barcelone, la ville innovante*, le moniteur, Paris, 2010.

<sup>85</sup> IBID.

commune voisine de SantAdria de Besos, accueille également une usine d'incinération et une centrale thermique...<sup>86 87 88</sup>

#### **II.2.6.4. Synthèse de l'analyse de la ville portuaire de Barcelone :**

Suite à l'analyse thématique de la ville de Barcelone, plusieurs recommandations et actions, qui ont été entreprises par la ville pour le réaménagement de ses espaces portuaires, en liaison avec la mer et le port, ont été triées et sélectionnées.

La dynamique du projet urbain Barcelonais, qui vise un réaménagement de la ville avec son port, la réappropriation des espaces portuaires, conclut comme suit :

- Une ville phare de l'urbanisme peut rester performante, (Barcelone mérite toujours le voyage non seulement des touristes mais aussi des urbanistes). C'est en se remettant en question régulièrement, que Barcelone a su garder sa place de ville de référence en termes d'urbanisme ce qui revient à dire que le travail urbanistique sur une ville n'est jamais fini.
- Un projet urbain ne peut laisser des territoires ignorés. L'exemple Barcelonais comprend un processus de reconquête des espaces portuaires, certains délaissés, d'autres vétustes. Ces aires de transition, qui grâce à plusieurs projets urbains ont participés à favoriser une liaison continue entre la ville, le noyau historique, en passant par le port.
- La redynamisation d'un port peut découler de l'identité de la ville portuaire elle-même. Dans Le cas de Barcelone, l'aspect (axe) culturel et touristique a été mis en avant.
- Les percées vers le port favorisent une prolongation visuelle et physique, entre la ville et son port, mais aussi une continuité fonctionnelle, d'où leur importance dans ce genre de projet de liaison. Elles sont à prendre en considération, d'autant plus puisqu'elles accentuent l'imbrication des deux entités.
- L'enfouissement de la voie mécanique est dans ce cas de figure une solution, pour pallier au clivage du port et de la ville. Il a permis une continuité spatiale et

---

<sup>86</sup> Texte de Loubière Antoine, page45, dans la **Revue URBANISME**, villes Européennes, n°339 novembre-décembre 2004.

<sup>87</sup> MASBOUNGI Ariella, **Barcelone, la ville innovante**, le moniteur, Paris, 2010.

<sup>88</sup> **Revue URBANISME**, villes Européennes, n°339 novembre-décembre 2004.

fonctionnelle reconnue, et qui fait la particularité de Barcelone. Cela sans interférer d'une quelconque façon au bon fonctionnement des voies mécaniques et ferroviaires.

- De nouvelles infrastructures de transports collectifs ont été développées, tel que le tramway. Les systèmes existants ont été améliorés tout en intégrant des pistes cyclables.
- Absorber le système viaire du noyau historique en le reliant au nouveau système viaire, puis au port et enfin aux espaces publics attenants. Il faut également, établir une relation spatiale continue qui lie les différentes entités.
- Aménager les espaces publics présents dans le port et sa proximité en réseaux et les lier avec ceux de la ville de manière nouvelle pour améliorer la liaison ville –port. Cet aspect est soigneusement pris en charge, des circuits de visites sont d'ailleurs disponibles et bien étudiés. Egalement penser l'espace public comme infrastructure (places publiques, jardins, squares, et autres) afin de le préserver.
- Injecter de plusieurs activités liées à la mer, au sein du port de plaisance, pour rendre possible une dynamisation importante.
- Reconquérir le front maritime à travers les nombreux travaux effectués, les réaménagements, les conceptions et requalifications, dans le but d'améliorer le 'waterfront'
- Utiliser de nouvelles centralités dans un même tissu, permettrait une dynamisation et un enrichissement de la ville. Une ville plus dynamique grâce aux 10 centralités mises en œuvre depuis 1980 (centralités ayant pour but de doter le territoire urbain de lieux focaux, de services, d'une image, de repères, et de qualité)<sup>89</sup>
- Le partenariat public privé s'impose mais doit être gagnant-gagnant. La ville doit donner des directives générales au secteur privé sans lui laisser carte blanche ou lui indiquer exactement quoi faire.
- L'ambition doit toujours être démesurée tout en restant conscient des différents handicaps d'une ville car, toute décision doit être défendue dans la durée. La démesure aide à parvenir à un résultat souvent plus modeste mais palpable.

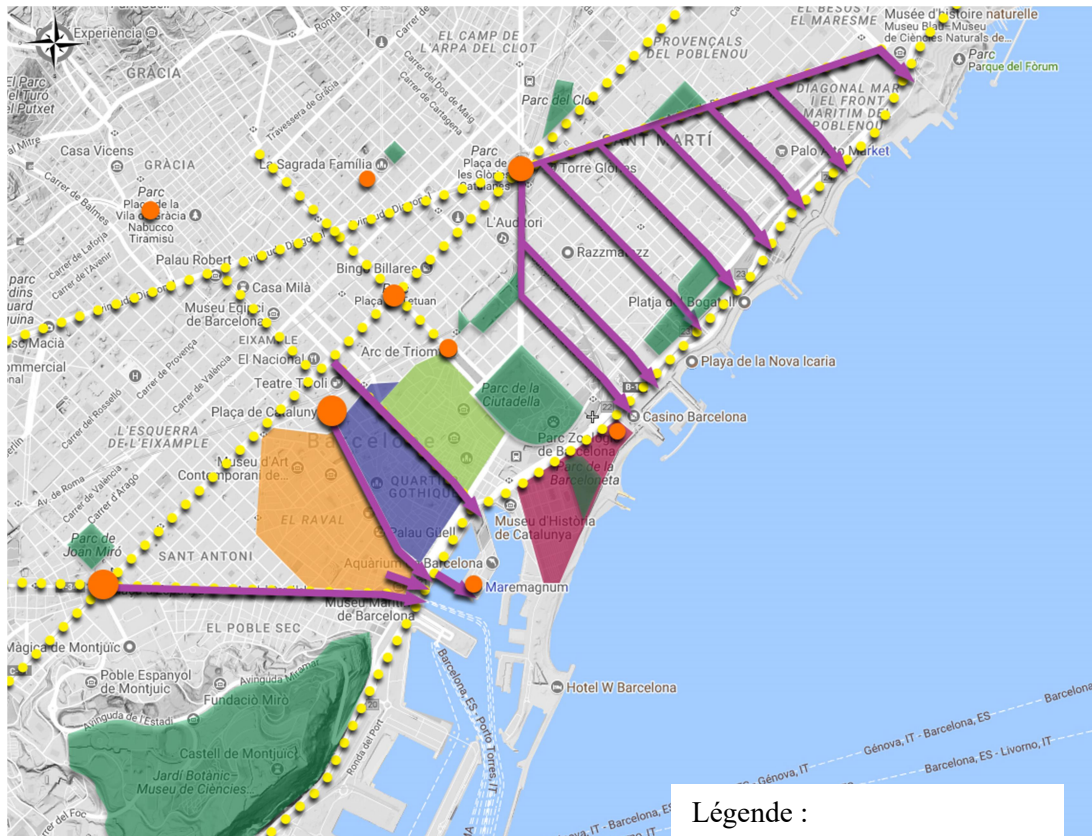
#### **D'autres principes de durabilité, sont à retenir :**

- Le concept de ville compacte, de ville sur la ville, et du renouvellement urbain. Réutiliser les espaces et construire du logement dans toutes les opérations.

---

<sup>89</sup> MASBOUNGI Ariella, *Barcelone, la ville innovante*, le moniteur, Paris, 2010.

- L'intégration de plusieurs infrastructures conformes aux principes du développement durable. Nous citerons à titre d'exemples : le traitement des eaux usées, l'implantation d'usines d'épuration, l'utilisation de pergolas voltaïques pour une station photovoltaïque et de centrales thermiques etc. Ceci dans le but de développer l'aspect de durabilité de la ville.
- Favoriser la mixité sociale par l'intégration des logements dans tous les projets urbains.



**Fig. 2.28** Carte de synthèse de l'analyse de Barcelone. Traitée par l'auteur.

- Légende :**
- Places
  - Jardins
  - Percées visuelles
  - Axes principaux
  - Quartier El Raval
  - Quartier Barri Gotic
  - Quartier La Ribera
  - Quartier La Barceloneta

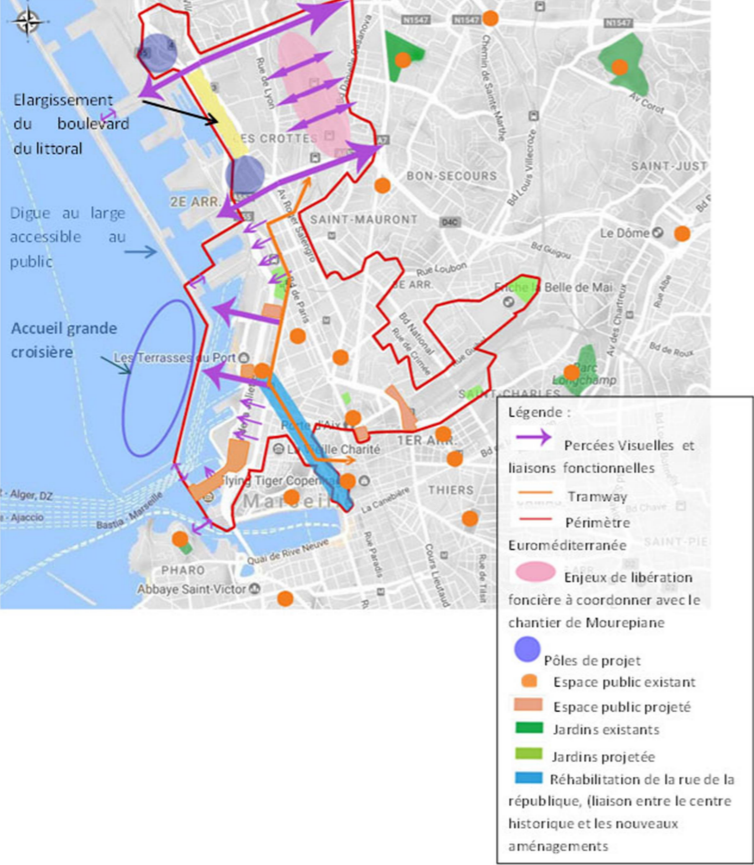
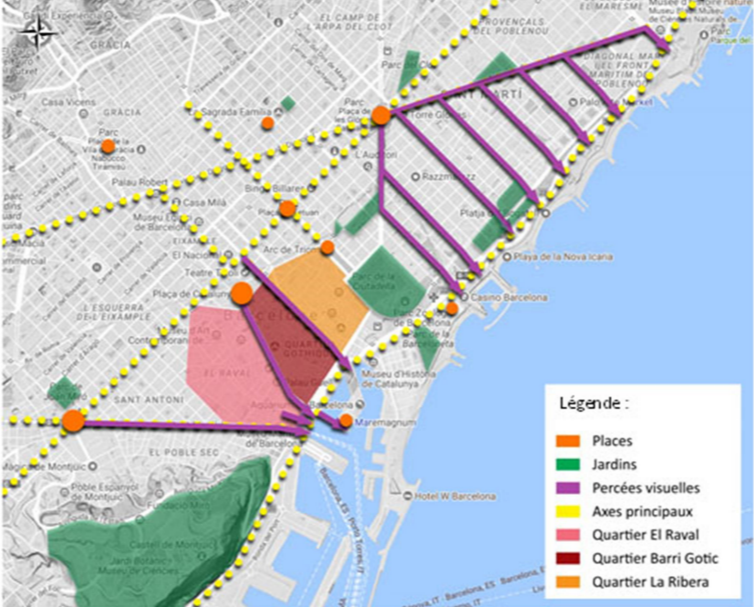



### II.3.5. SYNTHÈSE GÉNÉRALE ET CONCEPTS RETENUS DES ANALYSES D'EXEMPLES :

L'analyse des exemples nous a aidés à revoir en détails les actions des différents projets urbains, puis à les trier par catégories. En voici les principales synthèses :

Projet Urbain	Projet Euroméditerranée –Marseille	Barcelona'92	Requalification de la baie d'Alger
Situation	Marseille ville Française située au Sud sur la côte Nord du bassin méditerranéen.	Barcelone Ville Espagnole située à l'Est du pays sur la côte Nord du bassin méditerranéen.	Alger Capitale Algérienne située au Nord du pays. Sur la côte Sud du bassin méditerranéen.
Problématique	Dégradation de l'image de Marseille parmi les villes de la méditerranée, les espaces portuaires sont délaissés	Accueil les jeux olympiques de 1992. Restructuration des espaces portuaires en dialogue avec la ville.	Disfonctionnement urbain et réel clivage entre la ville et le port. Périphérie à restructurer pour l'amélioration du cadre de vie.
Date du projet	Lancement du projet : 1995 (en cours) Date prévue d'achèvement : 2030.	Début de conception : 1985. Début des travaux : 1989. Projet en constante amélioration, avec la majorité des infrastructures opérationnelles pour les Jeux Olympiques de 1992.	Projet en cours. Achèvement prévu pour 2029.
Type d'intervention	Mutation de la ville, surtout des espaces proches du port. Réaménagement et amélioration du front maritime, projet urbain évolutif et durable	Actions à différentes échelles. Renouer avec le front de mer et les espaces portuaires. Concevoir des espaces publics en réseaux.	Aménager le front de mer et ouvrir l'espace des 'Sablettes' aux habitants.
Objectifs du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renouveler l'interface urbano-portuaire. Améliorer paysage urbain de la ville et notamment sa vitrine</li> <li>- Renforcer les infrastructures de transport.</li> <li>- Recréer les espaces publics</li> <li>- Redynamiser l'économie locale afin de créer un centre tertiaire au rayonnement international.</li> <li>- Améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux logements et équipements de proximité, tout en favorisant la mixité sociale.</li> <li>- Élargir le centre.</li> <li>- Rééquilibrer territorialement la ville. Procéder au rééquilibrage Nord-Sud de la ville.</li> <li>- Implanter de nouvelles structures à vocation culturelle.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'ouverture de Barcelone sur la mer avec l'assainissement de 4 Kms de plage.</li> <li>- La structure de quatre quartiers olympiques, en y renforçant la politique des nouvelles centralités.</li> <li>- Une nouvelle offre de services et d'hôtels.</li> <li>- L'amélioration des infrastructures de communication.</li> <li>- La création de liaisons directes entre le centre-ville et les plages, à pied par le port ou en métro.</li> <li>- Mettre en valeur le patrimoine culturel de la ville, qui offre une diversification notable de styles de façades en particulier au niveau de son centre historique.</li> <li>- Traitement esthétique des places en permettant aux artistes et designers de participer à cet évènement, ce qui a donné un cachet particulier à cette ville, aux allures festives.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La reconquête du front de mer.</li> <li>- La réhabilitation du centre historique.</li> <li>- La restauration des équilibres écologiques.</li> <li>- Le réaménagement de quelques quartiers autour des grands équipements en chantier.</li> <li>- La structuration de la périphérie.</li> <li>- Le plan lumière.</li> <li>- Le macro-maillage des transports en commun.</li> <li>- Aménagements des plages à El Kettani.</li> <li>- Conception de piscines publiques ainsi que des cinémas et espaces de loisirs.</li> <li>- Création d'espaces aménagés dédiés aux sports en tout genre.</li> </ul>
Optique spatiale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ouverture de percées visuelles vers la mer.</li> <li>- Implantation de circuits de tramway et pistes cyclables pour favoriser la liaison spatiale.</li> <li>- Liaison du centre historique de Marseille par la requalification et la réhabilitation de la Rue de la République qui mène aux nouveaux aménagements portuaires.</li> <li>- Libération foncière des espaces stratégiques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Percées vers le port favorisant la prolongation visuelle et physique.</li> <li>- Aménagements des ramblas qui mènent au port voyageurs, au port de plaisance, et à l'axe principal parallèle à la mer pour accéder aux différentes plages aménagées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Percées vers le port et vers la mer afin de favoriser la prolongation visuelle.</li> <li>- Continuités spatiales sous forme de passerelles.</li> </ul>
Optique fonctionnelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Activités tertiaires (culturelles et touristiques)</li> <li>- Création de pole de projets en fonction des nouveaux aménagements.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Activités tertiaires (culturelles et touristiques) pour la dynamisation des espaces portuaires. Injection de plusieurs activités tertiaires liées à la mer</li> <li>- Conception des espaces publics présents dans le port et à proximité en réseaux, entre eux, et avec les équipements de grande envergure. Une nouvelle façon d'améliorer la liaison ville-port.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Des activités tertiaires, culturelles et touristiques sont aménagées dans ce projet.</li> <li>-Aménagement d'espaces publics tout au long des 'Sablettes'</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Penser l'espace public comme infrastructure.</li> <li>- Ouvrir des percées visuelles aussi pour la continuité fonctionnelle</li> </ul>	
<p>Optique de composition</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration du front de mer</li> <li>- Rendre la digue au large accessible au public</li> <li>- Accueil de grands bateaux de croisières</li> <li>- Elargissement du Boulevard du Littoral</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enfouissement des voies mécaniques et chemins de fer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créations de plusieurs passerelles pour relier « les Sablottes » au reste de la ville.</li> <li>- Intégration d'infrastructure pour l'accueil de bateaux de plaisance.</li> </ul>
<p>Optique durable</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Requalification des espaces portuaires et friches industrielles.</li> <li>- Intégration de normes de haute qualité environnementale.</li> <li>- Intégration de circuits de transport doux tels que le tramway, afin de favoriser les transports en communs, et de circuits de pistes cyclables.</li> <li>- Faire la ville sur la ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La possibilité de se déplacer à pied, ou à vélo. Grande perméabilité des espaces.</li> <li>- Aménagements conforme aux principes du développement durable : traitement des eaux usées, usine d'épuration, pergola voltaïque pour une station photovoltaïque, centrale thermique.</li> <li>- Concept de la ville compacte.</li> <li>- Nouvelles infrastructures de transports collectifs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilisation du principe Green aqua, embellir avec de la végétation et intégrer l'eau (sous différentes formes) pour faire descendre les températures.</li> <li>- Développement des pistes cyclables.</li> <li>- Développement et amélioration des infrastructures de transports.</li> </ul>
<p>Autres principes utilisés</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participation citoyenne, pour imprégner la population des futurs projets, et prévenir les grands mouvements de protestations. Donner la parole aux citoyens / habitants.</li> <li>- Partenariat public-privé. Encourager les entreprises privées à investir et à reconstruire Marseille.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégration de l'habitat dans tous les projets urbains.</li> <li>- Partenariat public – privé pour rendre les objectifs du projet possibles.</li> <li>- Mise en place de nouvelles centralités proches du port.</li> <li>- Redynamisation du port à partir de l'identité de la ville.</li> <li>- Absorber le système viaire du noyau historique en le reliant au nouveau système viaire</li> </ul>	<p>-Utilisation du partenariat public-privé, pour le financement et la réalisation de certains projets emblématiques de la baie d'Alger à vocation touristique, culturelle ou de divertissement.</p> <p>-Relier le système viaire ancien au nouveau, tout en facilitant l'accès au front de mer.</p>
<p>Schéma récapitulatif</p>	 <p>Elargissement du boulevard du littoral</p> <p>Digue au large accessible au public</p> <p>Accueil grande croisière</p> <p>Légende :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Percées Visuelles et liaisons fonctionnelles</li> <li>Tramway</li> <li>Périmètre</li> <li>Enjeux de libération foncière à coordonner avec le chantier de Mourepiane</li> <li>Pôles de projet</li> <li>Espace public existant</li> <li>Espace public projeté</li> <li>Jardins existants</li> <li>Jardins projetée</li> <li>Réhabilitation de la rue de la république, (liaison entre le centre historique et les nouveaux aménagements)</li> </ul>	 <p>Légende :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Places</li> <li>Jardins</li> <li>Percées visuelles</li> <li>Axes principaux</li> <li>Quartier El Raval</li> <li>Quartier Barri Gotic</li> <li>Quartier La Ribera</li> </ul>	 <p>Légende :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Places</li> <li>Jardins</li> <li>Percées visuelles</li> <li>Axes principaux</li> <li>Quartier La Casbah</li> <li>Période Coloniale</li> </ul>

### **II.3. Les mouvements de « WATERFRONTS »**

Une des définitions les plus ciblées que nous ayons trouvée est la suivante : « On entendra par ‘waterfront’ l’ensemble des territoires naguère occupés de manière quasi-exclusive par les activités maritimes, industrielles et leurs compléments obligés, et notamment les emprises ferroviaires. Dans une acceptation plus large, le ‘waterfront’ peut englober des espaces résidentiels où vivaient les citoyens fonctionnellement associés à la vie du port »<sup>90</sup>. Ce sont donc les anciens sites portuaires industriels ou autres, délaissés par les autorités et services compétents, et qui de ce fait génère essentiellement une dévalorisation de l’espace. Ils sont, par conséquent, assez retirés de la ville et créent une rupture avec le tissu de la ville ‘active’ et dynamique.

Ce délaissement a engendré des retombées négatives, qui incitent les villes à agir. Dès les années 1950, les grandes villes portuaires Nord-Américaines<sup>91</sup> ont effectué de nombreuses actions et projets dans ce sens, afin de trouver des solutions, en requalifiant ces espaces et en procédant à leur embellissement. Plusieurs de ces villes arrivées à des résultats probants, permettant l’amélioration de ces fronts maritimes.

Le front maritime a prouvé son importance à travers le temps, car comme cité précédemment, il reflète le statut et l’identité globale d’une ville en permettant une lecture intrinsèque de son statut. Le front maritime reflète également le développement et l’évolution des techniques de transport maritime.

Une valorisation de ces espaces portuaires qui reflètent de plus en plus l’état de développement de la ville, permet paradoxalement, la dynamisation de ces espaces, et représente une solution pour pallier à la discontinuité existante qui, faisait souffrir la ville.

Le front maritime représente actuellement une sorte de vitrine urbaine. Pour cela, les villes portuaires du monde ont élaboré études et projets pour l’attractivité de leurs fronts. Afin de soigner, entre autres, leurs images respectives et être classées dans la prestigieuse liste des villes portuaires ayant requalifié leur « waterfront ».

---

<sup>90</sup> CHALINE Claude, *Ces ports qui créèrent des villes*, l’Harmattan, collection “ Maritimes ” France, 1994.

<sup>91</sup> AOUISSI Khalil Bachir, *Le Clivage ville/port Le cas d’Alger*, mémoire de Magister, EPAU 2013.

## **CONCLUSION DU CHAPITRE II: Vers un réaménagement ville-Port**

Le projet urbain vient s'inscrire comme nouvelle stratégie d'aménagement urbain, qui exprime une réelle volonté de changement des anciens procédés utilisés. On ne parle plus de Plan Directeur ou de règlement mais plutôt de projet global et de processus. Ces nouveaux procédés interviennent pour pallier aux manquements constatés au niveau des instruments d'urbanismes présents en Algérie. Ils se doivent de remplir quelques critères tels que la mixité fonctionnelle, le traitement des centralités comme projet entier, non décomposé, plus modulable et léger, tout en évitant l'encouragement de l'étalement et en favorisant la structuration des établissements fonctionnels de proximité. Le projet urbain est mené par différents acteurs intervenants à différentes étapes. Il nécessite un véritable apprentissage et une réelle implication, car il s'applique de manière spécifique afin de donner un résultat global.

L'eau et la mer sont devenues des valeurs quasi sûres. La proximité de l'eau et de la mer confère à ces friches portuaires, à ce genre de territoires délaissés, une particularité marquée, et leur procure une valeur plus importante. Les villes portuaires, expriment clairement leurs ambitions de se tourner davantage vers la mer, car pendant longtemps, plusieurs de ces villes donnaient dos à la mer. Cette situation connaît un véritable essor du fait de la proximité de ces deux entités, qui engendre un grand potentiel touristique et économique particulier. L'apparition de ces vastes territoires au cœur même des villes, engendrés par la délocalisation des ports ou l'allègement des infrastructures portuaires, offre la possibilité aux urbanistes et aménageurs, de proposer des projets de réinvestissement de ces espaces afin de rétablir la connexion entre le port et sa ville.

Dans l'intention de nous rapprocher le plus de notre problématique, qui vise un projet urbain pour pallier aux clivages ville /port qui s'installe dans les villes portuaires, nous sommes passés par différentes étapes. Elles sont inscrites dans le processus de recherche préconisé. Les différentes analyses thématiques convergent vers un même point principal : la nécessité de procéder à une démarche afin d'obtenir des résultats satisfaisants. Plusieurs perspectives en découlent. Entre autres, les actions qu'il faudra mener à travers un projet urbain durable. Nous souhaitons voir éclore une démarche plus précise, avec des directives ciblées, qui pourront aider en premier lieu notre cas d'étude 'Bejaia' et les futurs projets urbains en Algérie. Nous souhaitons émettre quelques recommandations essentielles au bon fonctionnement d'un projet urbain durable pour Bejaia, qui a pour but de renouer et réconcilier la ville à la mer.

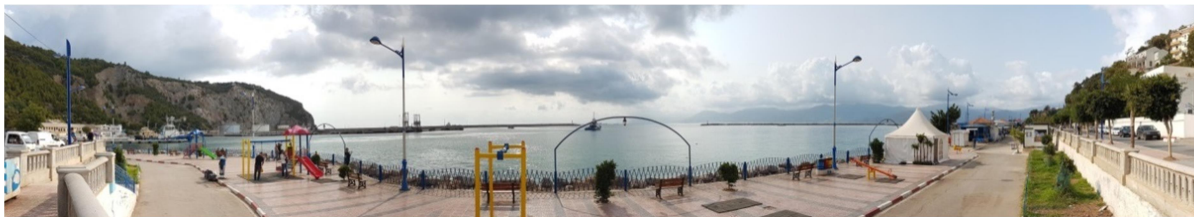
## **CHAPITRE III : LE RENOUEMENT DE LA VILLE AVEC SON PORT PAR LE CONCEPT DU PROJET URBAIN**

### **Introduction : la démarche du projet urbain au service des villes portuaires.**

Dans ce chapitre l'ambition du mémoire prend une forme plus aboutie car, les différentes recherches ont consolidé l'importance d'avoir recours à un projet urbain, en substitution aux instruments d'urbanisme actuellement en vigueur.

Il faut savoir que des problèmes semblables sont notés et existent dans différentes villes portuaires du monde. Notons que lorsque celles-ci sont proches géographiquement, elles présentent encore plus de similitudes et devraient, par conséquent, créer un partage d'expériences, en établissant un dialogue afin d'en extraire des enseignements profitable à tous.

C'est à travers les exemples cités précédemment que nous avons pu récolter quelques points essentiels à recommander pour cette démarche. Lors de notre analyse thématique, dans le chapitre précédent, les villes prises en exemple comme il a été dit, sont similaires de par leur taille et géographiquement, toutes situées dans le bassin méditerranéen. Le choix de la ville de Bejaia comme cas d'étude est une suite logique d'évènements car il vient affirmer notre ambition de participer, d'une manière simple, au constat urgent de rétablir la relation Port/Ville. Il faudra prendre en charge les potentialités du site; en l'occurrence, réaménager la ville avec son port, désenclaver le port de Bejaia en profitant de la proximité du centre-ville, et répondre aux exigences actuelles de projet urbain durable.



**Fig. 3.1 photo panoramique du port de plaisance de Bejaia, 2017 .Prise par l'auteur**

Plusieurs autres facteurs nous ont encouragés à travailler sur Bejaia. Nous citerons en exemples sa situation géographique exceptionnelle et son cadre morphologique impressionnant. Nous avons aussi perçu, des années durant, le potentiel de cette ville à travers nos séjours fréquents, et les récits et constations de ses habitants et touristes.

Les instruments d'urbanisme actuellement en vigueur dans notre pays posent problème. Les professionnels du domaine devront se rendre, tôt ou tard, à l'évidence du dépassement de ces instruments.

L'aspiration de constituer un projet urbain durable qui rétablira le dialogue ville port, et permettra aux villes portuaires le réinvestissement de ses aires de transitions n'est pas chose facile. Plusieurs contextes et paramètres entrent en vigueur et créent à chaque étape des difficultés à échafauder une démarche, qui répondra aux exigences du site, des habitants, des collectivités locales, et des différentes normes universelles. L'exemple du simple souhait d'enfouir une voie mécanique, dans un espace à proximité du port, est édifiant car il engendrera bon nombre d'études préalables de faisabilité et de coûts. Cela dit, tant que ceci est possible dans les villes portuaires d'autres pays pourquoi pas ne serait-il pas en Algérie ?

### **III.1. Cas d'étude : La ville de Bejaia et son port.**

#### **III.1.1. Présentation du Cas d'Etude :**

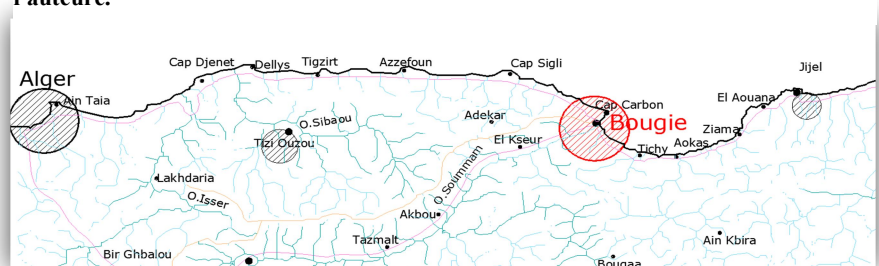
##### **III.1.1.1. Situation de la ville portuaire de Bejaia**

Bejaia est une ville côtière de l'Est Algérien. Elle est limitée au Nord et à l'Est par la Mer Méditerranée, avec son Sud la ville de Setif et celle de tizi ouzou à l'Ouest.

Pour que la mer soit partie prenante de la ville et non une simple limite naturelle, une intervention au niveau de son port s'avère nécessaire.



**Fig. 3.2** Carte de la situation de Bejaia, dans le bassin méditerranéen, Traitée par l'auteur.



**Fig. 3.3** Situation de Bejaia, dans le Nord de l'Algérie établie par l'auteur.



À travers cette carte, nous pouvons distinguer le centre historique, situé en hauteur sur le Mont Gouraya, et les différents ports : le port pétrolier, le port de plaisance, le port de pêche, le vieux port marchand, et l'arrière port. On voit aussi les axes routiers les plus importants. Ceci nous permet d'avoir une première lecture, de la liaison spatiale 'étroite' entre le centre historique de Bejaia et son port.



Fig. 3.4 Vue satellite de Bejaia, Source: Entreprise Portuaire de Bejaia, 2013 . Traitée schématiquement par l'auteur.

### **III.1.1.2. Aperçu historique :**

Bejaia a accueilli plusieurs civilisations. Elle a été à tour de rôle Phénicienne, Romaine, Byzantine, Hammadide, Espagnole, Turque, et Française. Chacune d'elles a contribué à la formation de cette ville dont Napoléon a dit: « Bougie sera en vérité, une des plus charmantes villes de l'Algérie».

Le centre historique de la ville de Bejaia a connu plusieurs périodes :

- Période Antique (33 avant J.C au VIIème siècle) .
- Période Médiévale (XI<sup>ème</sup> au XVI<sup>ème</sup> siècle).
- Période Espagnole (1509 au 1555).
- Période Ottomane (XVI<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècle).
- Période Française (XIX<sup>ème</sup> siècle).

Des vestiges de ces périodes successives subsistent encore aujourd'hui et sont répertoriées par la Direction de la Culture. Parmi elles on distinguera : les portes de la ville comme Bâb el Bahr et Bâb el Fouka, la citadelle, les forts Moussa et Abd el Kader, tous témoins de la grandeur culturelle et architecturale de la ville.

Les portes de la ville étaient au nombre de six

Nous présentons ci-dessous une carte de la vieille ville de Bejaia à l'époque Hammadide, qui représente la localisation des différentes portes:

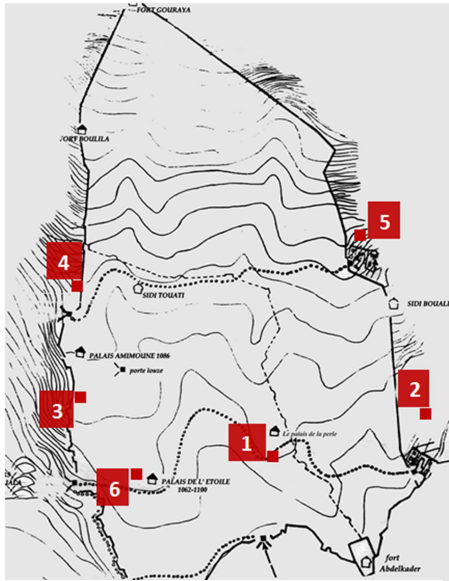


Figure 3.5 Situation des portes de la ville de Bejaia. (Source : N.Abderrahim Mahindad, Essai de restitution de l'histoire urbaine de la ville de Bejaia, mémoire de Magistère, Epau 2002.

- 1 - Bâb El Bahr (Porte de la Marine- Porte Sarrasine).
- 2 - Bâb Dar Senaa (Porte de la Darse) supprimée par les Espagnols lorsqu'ils établirent la Citadelle.
- 3 - Bâb el Bounoud (Porte des Etendards – Bâb el Fouka, aujourd'hui).
- 4 - Bâb el Mergoum ou Bab el Ber, située à la hauteur du mausolée de Sidi Amokran.
- 5 - Bâb Amsiouen, au bord de la Bridja.
- 6 - Bâb Es Sadat. Située au début du Fort Abd El Kader, sur la route qui mène vers le port<sup>92</sup>.

Il existe également **Bâb Gouraya**, qui est en fait une entrée du Parc National du Gouraya, une œuvre récente et non répertoriée parmi les portes de la ville.<sup>93</sup>

Quelques dates importantes après 5 siècles d'occupation romaine.

- 533 AD Les Byzantins s'établissent dans la ville.
- 545 AD Passage destructeur des Vandales.
- 1067 AD Bejaia devient ENNACIRIA, capitale des Hammadides.
- 1509 à 1555AD Séjour de Charles Quint et occupation espagnole.
- 1555AD Occupation turque.
- 1833 à 1962 Occupation française.
- 5 juillet 1962 Indépendance de l'Algérie

### III.1.1.3. Genèse du port :

« Un des atouts de Bougie est incontestablement la qualité de son port, due à son site mais aussi aux aménagements réalisés sans doute dès l'époque Hammadide. Les bateaux pouvaient approcher assez près de la cote, ce qui facilitait le débarquement des hommes et des marchandises qui étaient alors acheminées à la douane, premier lieu de contact avec la ville. »<sup>94</sup>

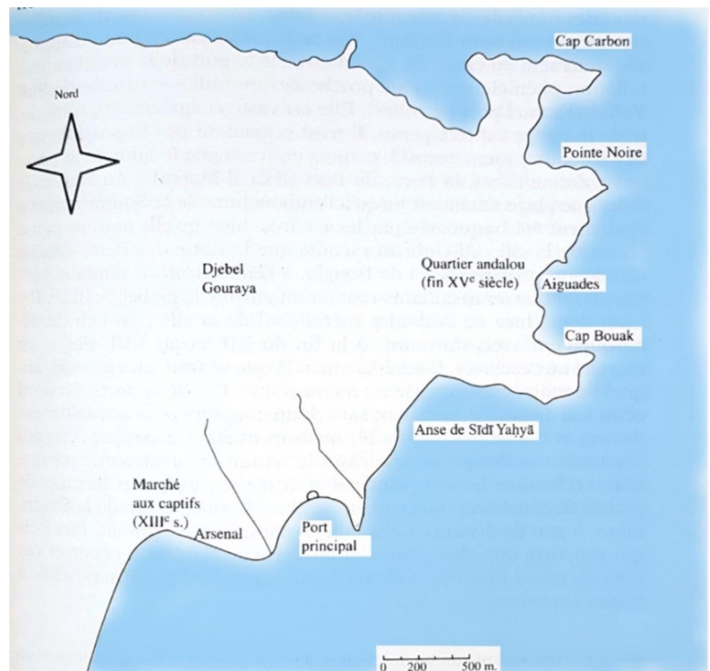


Fig. 3.6 Schéma scanné des lieux d'ancrage, Bejaia source Valérian Dominique ;Bougie port maghrébin, 1067-1510 ; école Française de Rome ;2006 ; Rome .(page 249)

<sup>92</sup> <http://www.bgayet.net/histoire/Depuis-le-XIeme-siecle-2.html>

<sup>93</sup> Article : B. M.-O, Sur les sept portes, seules deux restent debout !, sur le quotidien la nouvelle république, en 2013, consulté en ligne sur : 'http://www.lnr-dz.com/index.php?page=details&id=1957'.

Création du port de Bejaia :

Dans l'ouvrage de Dominique VALERIAN, intitulé « *Bougie port maghrébin, 1067-1510* »<sup>95</sup>, l'auteur revient sur la formation du port de Bejaia, et les conséquences qu'il a générées sur la ville et sa région, car il représente en effet le port le plus ancien d'Afrique du Nord. Al-Umari souligne sa situation au fond d'une baie, configuration plutôt rare le long d'une côte globalement massive et rectiligne<sup>96</sup>. Il évoque la création du port de Bejaia, explique son importance, et dit : « Le port principal était situé en contrebas de la ville elle-même, devant la Porte de la Mer (Bâb al-Bahr). La profondeur naturelle d'eau est satisfaisante, entre cinq et sept mètres cinquante, avec des fonds en général de sable ou de vase. Les navires y trouvaient surtout un bassin large et abrité, en contact direct avec la ville, même si les navires n'accostaient pas et restaient à certaine distance des murailles. Les aménagements du bassin et de ses abords sont malheureusement mal connus. Les travaux récents de construction du nouveau port empêchent, comme pour la ville, toute approche archéologique »<sup>97</sup>

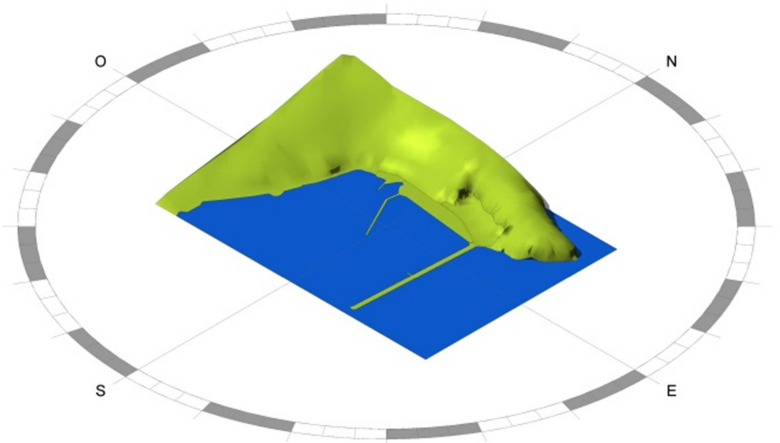
### **III.1.2 Analyse de la ville Bejaia**

#### **III.1.2.1. Optique spatiale:**

##### **A. Morphologie de la ville de Bejaia :**

La morphologie de la ville de Bejaia est incontestablement particulière. Elle est reconnaissable au premier regard par ses roches et ses falaises.

Située dans le Tell Oriental, Bejaia est marquée essentiellement par un paysage rocheux et montagneux. Elle constitue une zone entre trois chaînes montagneuses importantes : Le massif des « Bibans » au Sud, le massif des « Babors » à l'Est, et à l'Ouest le Massif du « Djurdjura » qui définit une



**Fig. 3.7 3D côté Nord (Brise de mer, Port pétrolier et leurs hauteurs), Faite par l'auteur**



**Fig. 3.8 Photo du port de plaisance et de la ville de Bejaia, 2017, Prise par l'auteur**

<sup>94</sup> Valérien Dominique ;Bougie port maghrébin, 1067-1510 ; école Française de Rome ;2006 ; Rome .(page 248)

<sup>95</sup> IBID.

<sup>96</sup> IBID.

<sup>97</sup> IBID. P :251.



ligne de crête principale. Cette crête continue jusqu'au Mont « Gouraya » qui Plonge ensuite dans la Méditerranée. Au Nord, Bejaia est bordée d'une plaine côtière environnant les cents kilomètres.<sup>98</sup>

Dans la Fig.3.8 nous remarquons au large le Massif des 'Babors', la ville sur la partie Sud de la montagne du Gouraya, et le port de plaisance.

### **B. Mobilité, accessibilité et percées vers la mer:**

La mobilité, dans la ville proprement dite, peut être améliorée. En effet la ville ne dispose que de très peu d'infrastructures, ce qui a un impact négatif comme mise à part les embouteillages récurrents. Le système structurel de la ville est dissocié entre l'ancien et le nouveau tissu, et aussi en rupture avec le port. Il doit faire l'objet d'une étude intégrée dans le processus du projet urbain proposé.

L'accessibilité marine du port se fait par l'Est, comme l'indique la photo ci-contre. La morphologie de la ville de Bejaia est très accentuée, surtout dans le centre historique, ce qui lui confère une particularité : un système viaire



Fig. 3.9 Photo de l'Accessibilité marine du port, 2013 .Prise par l'auteur depuis la jetée Sud.

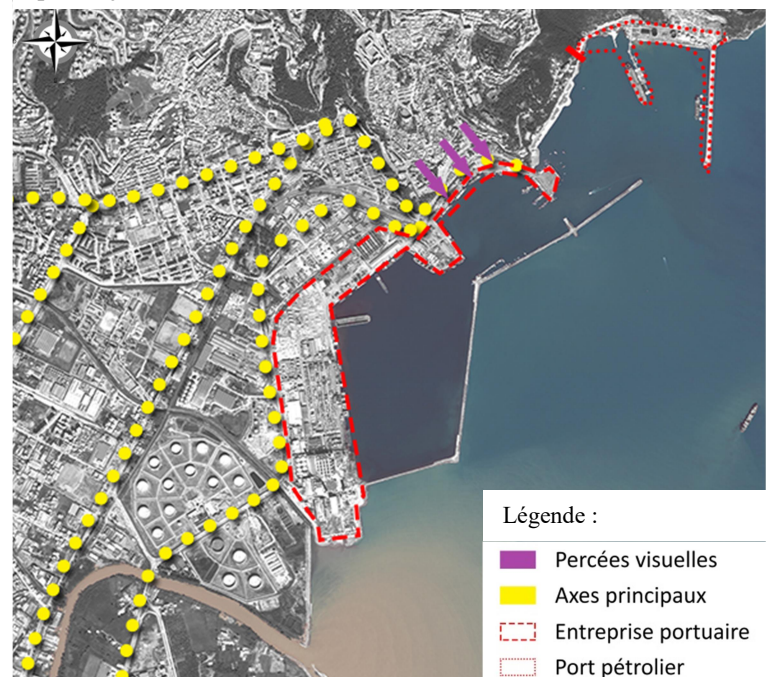


Fig. 3.10 Carte de la mobilité à Bejaia, traitée par l'auteur



Fig. 3.11 Photo indiquant la rupture causée par la voie ferroviaire, 2017 Prise par l'auteur.

<sup>98</sup> Il existe deux autres références bibliographiques pour l'aspect géologique et topographique de la ville de Bejaia:

-E. Carette, Etude sur la Kabylie, exploration scientifique de l'Algérie de 1840 à 1842, Vol I, Paris, 1848

-H. Fournel, Richesse minérale de l'Algérie, accompagnée d'éclaircissement historique et géographique sur cette partie de l'Afrique septentrionale, Tome second, Paris, Imprimerie impériale, 1850

très singulier, parfois sinueux, courbé, avec des montées et des descentes à n'en pas finir. En ce qui concerne à la liaison ville-port, la carte ci-dessus, indique clairement les différents obstacles que l'on peut rencontrer en longeant l'axe parallèle au port. En effet, tout au long de la route qui mène au port de plaisance en passant par Bâb el Bahr (Porte Sarrazine), on longe la clôture du chemin ferroviaire de Bejaia qui ensuite est remplacée par la clôture de l'Entreprise Portuaire de Bejaia. Aussi, lorsqu'on arrive à la fin de la Brise de Mer (promenade du port de plaisance), nous nous retrouvons nez à nez avec une autre clôture, celle du port pétrolier de Bejaia, qui doit, 'heureusement', être déplacé en offshore. Le déplacement du port pétrolier est qualifié 'd'heureux' au cas où cette partie du port serait utilisée pour agrandir le port de plaisance qui est actuellement petit d'échelle pour une ville telle que Bejaia, et par rapport à la place que devrait avoir la mer dans cette ville littorale.

Les percées vers la mer ne sont certes pas nombreuses, et devraient être augmentées pour favoriser la liaison spatiale et fonctionnelle entre le port et la ville. La nouvelle gare maritime de Bejaia, bloque une des percées (sous forme d'escalier) vers la mer. Cet aspect doit être rectifié en modifiant quelque peu cette nouvelle construction. Le rapport visuel entre la ville et le port se traduit par l'intégration d'autres percées nécessaires à la création d'une continuité spatiale et fonctionnelle. Ceci devrait engendrer un cadre agréable et déclencher une nouvelle dynamique pour la ville.



**Fig. 3.12** Photo de la Percée visuelle vers la mer, depuis le noyau historique. 2017, Prise par l'auteur.



**Fig. 3.13** Photo d'une des percées vers la mer à travers des escaliers, obsolète par la nouvelle gare maritime, 2017 Prise par l'auteur.



**Fig. 3.14** Photo de la nouvelle Gare maritime qui bloque la percée, 2017 Prise par l'auteur.



### **C. le centre historique :**

Le quartier historique de Bejaia fait l'objet d'une étude qualifiée de PPMVSS. Cet acronyme correspond au Plan de Protection et de Mise en Valeur du Secteur Sauvegardé de la vieille ville de Bejaia. Ce 'plan', qui n'a pas encore été finalisé, présentera : l'historique de la ville et des édifices de permanence, les états de conservation du cadre bâti, ainsi que des différents réseaux. Il identifiera également le bâti nécessitant des travaux d'urgence.

Sur la carte ci-contre, nous pouvons voir l'emplacement



Fig. 3.15 Carte du centre historique de la ville de Bejaia, Traitée par l'auteur.

stratégique du centre historique proche, et disposant d'un port à proximité.

### **III.1.2.2. Optique fonctionnelle :**

#### **A. Activités portuaires et de proximité :**

Il existe plusieurs activités de services, commerces, et administrations près du port. Quelques habitations sont également présentes. Pour l'heure nous pouvons reprocher à ce secteur proche du port un



Fig. 3.16 Photo des hangars situés dans le quartier proche du port, 2017. Prise par l'auteur.

manque flagrant de dynamique urbaine car, comme cité précédemment, la voie ferrée, la voie mécanique, ainsi que les clôtures de l'entreprise portuaire et du port pétrolier étouffent le paysage, créent une rupture physique importante, et limitent de façon conséquente la liaison au port.

Sont également présents de nombreux hangars dont, beaucoup sont fermés ou proposent des activités de commerce ou de dépôt de



Fig. 3.17 Vue panoramique depuis la place Guydon, Bejaia, 2017. Prise par l'auteur.

marchandises. En résumé, le quartier proche du port est quelque peu délaissé par les autorités et les usagers.

En ce qui concerne les activités présentes dans l'actuel port de plaisance au niveau de la Brise de Mer, elles sont majoritairement composées de commerces et de restaurants. Notons qu'aucune activité particulière n'est prévue par le PDAU, alors que dans un projet urbain, il est primordial de reconquérir ces espaces, proches du centre et du port car, ils renferment un potentiel important pour le développement de la ville avec le port. L'injection de nouvelles activités propulsera la fréquentation de ces aires abandonnées.

### **B. Espaces publics à Bejaia :**

La place la plus emblématique de Bejaia est sans doute l'ex place Gueydon. Sa particularité est d'être suspendue tel un 'Balcon Urbain' ou 'Terrasse Urbaine', d'offrir une vue à panoramique sur le port de Bejaia et son golf (Fig. 3.17), le fort Abdelkader, et au large la chaîne montagneuse de Babors. Le nombre d'espaces publics se concentre dans le

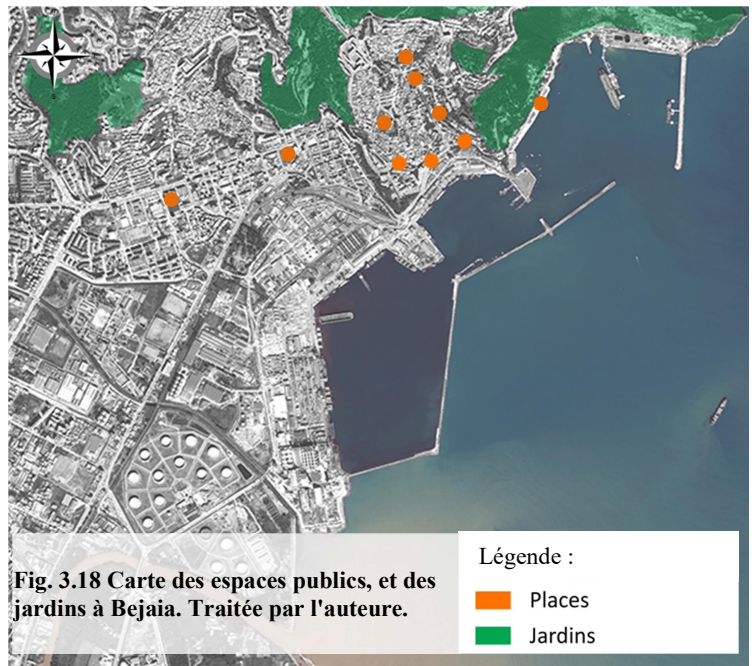


Fig. 3.18 Carte des espaces publics, et des jardins à Bejaia. Traitée par l'auteur.

centre historique. Afin de pallier à ce manque, il est nécessaire de créer de nouveaux espaces publics lors du réaménagement préconisé, et de lier ces espaces en réseaux, entre eux, et avec ceux qui existent déjà. Bien évidemment il serait judicieux de les lier aussi avec des équipements d'envergure et des éléments de permanences précis, ce qui comme il a été noté dans l'analyse thématique des villes de Barcelone et de Marseille apportera une dynamique appréciable pour les usagers.



### III.1.2.3. Optique de composition :

#### *Le front maritime de la ville de Bejaia :*

Le front maritime reflète l'identité culturelle de la cité. Il permet une lecture globale et donne une idée sur le statut de la ville, telle une vitrine urbaine. Le front maritime de la ville affiche son histoire avec ses façades de style colonial et, ses différents vestiges



Fig. 3.19 Photo d'une partie du front maritime de Bejaia, 2013 prise et traitée par l'auteure depuis la jetée Sud



Fig. 3.20 Photo du front maritime de l'actuel port pétrolier de Bejaia, 2013 prise et traitée par l'auteure depuis la jetée Sud.

Le front maritime de Bejaia doit subir une requalification et une réhabilitation de ses espaces portuaire en réaménageant la liaison ville-port par l'enfouissement, entre autres, de certaines voies mécaniques, en créant des espaces et des activités en réseau, mais surtout en améliorant l'aspect esthétique des projets ponctuels. Ces changements seront par conséquent notés sur la baie de Bejaia qui ne pourra qu'en être plus attrayante. Elle doit cependant faire l'objet d'une étude à part entière qui s'inscrit dans la démarche du projet urbain.

### III.1.3. Relations entre la ville et son port, ce que prévoit le PDAU :

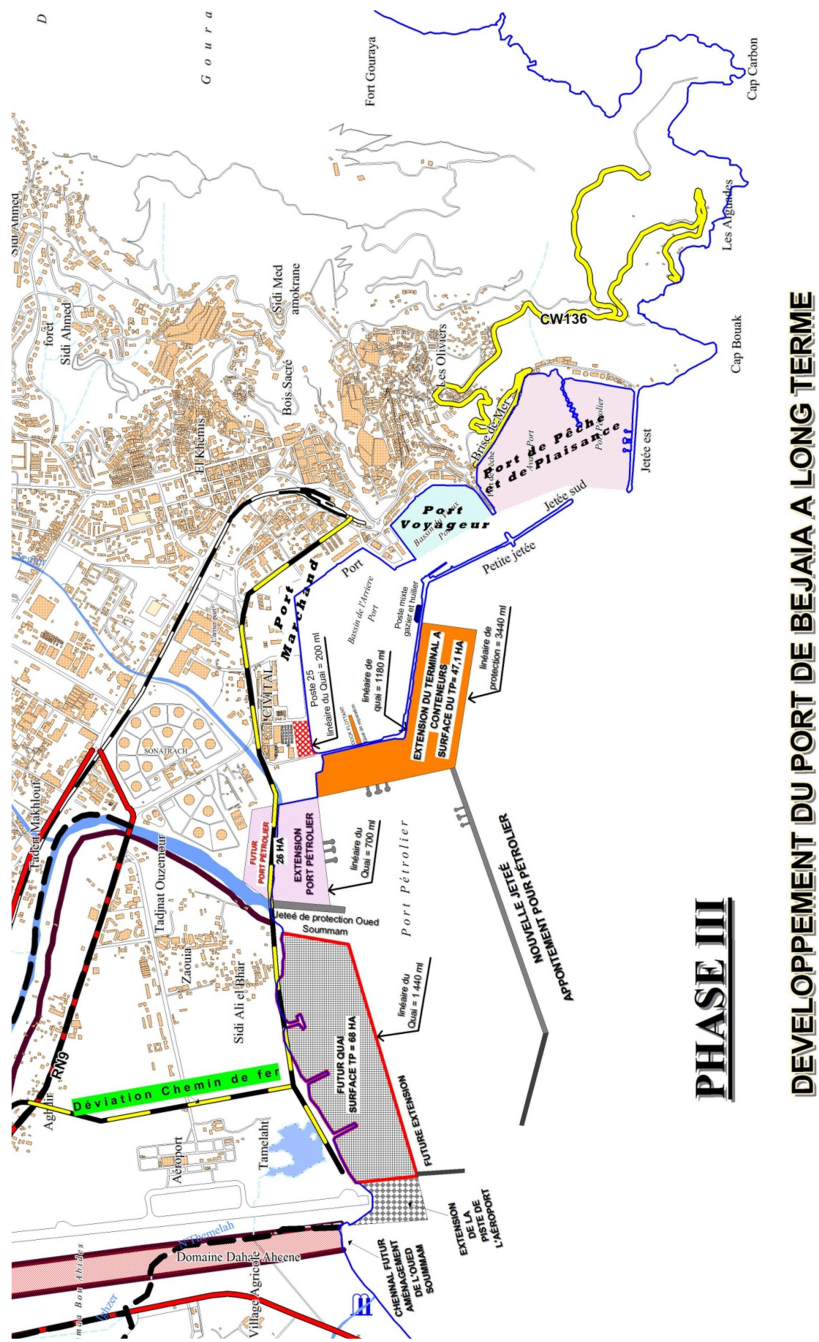


Fig.3.21 Carte du développement du port de Bejaia à long terme, source: PDAU 2009



La ville de Bejaia continue encore aujourd'hui à garder ses distances avec son port situé à proximité de son centre historique. Cette proximité n'a malheureusement pas empêché le port –qui est en liaison continue avec la mer et le monde- d'être en rupture physique et fonctionnelle avec la ville.

La carte Fig. 3.21, indique le développement du port de Bejaia à long terme, dans les quel nous remarquerons qu'il est prévu de créer d'autres obstacles. Une rupture encore plus importante est prévue côté Sud. Par contre le port pétrolier est programmé pour devenir un port de pêche et de plaisance.

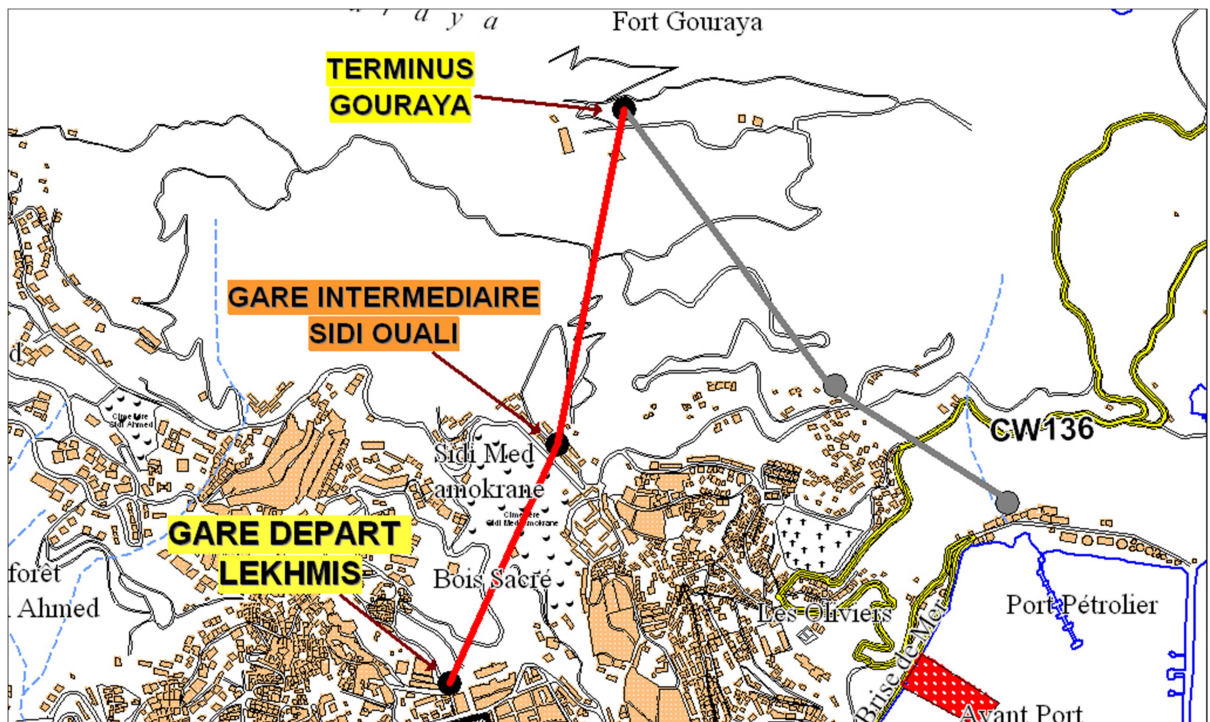


Fig. 3.22 Plan du parcours du Téléphérique prévu par le PDAU 2009

Proposition de liaison ville –port, par la création d'une ligne de téléphérique entre le Mont Gouraya, le port de plaisance et la ville. Il facilitera le déplacement des usagers, qui se traduit par une liaison continue et fonctionnelle entre les trois entités.

#### **III.1.4. Le clivage de la ville de Bejaia avec son port**

Cette rupture existe depuis longtemps. Elle est accentuée par des actions obsolètes, qui ne font qu'aggraver l'état actuel des choses.

Nous prendrons l'exemple de la Brise de Mer, où est situé l'actuel port de plaisance. Lorsque nous nous y rendons, nous remarquons qu'il n'existe aucune activité maritime. Seule la promenade est possible. L'aire de marina, ses bateaux, ou ses activités nautiques sont quasiment absents. Quelques cafés et restaurants qui bordent la Brise de Mer offrent un



Fig. 3.23 Photo de l'actuel port de plaisance, Bejaia, 2017. Prise par l'auteur

semblant d'activité. Cette situation est affligeante. De plus, l'entreprise portuaire a trouvé intéressant de rajouter un garde-corps d'esthétique douteuse le long de la promenade. Il a dû, certes, être mis en place pour des raisons de sécurité, mais il bloque l'accès à la mer.

Il est très facile de sentir le malaise de cette ville à travers ces espaces tampons qui se sont formés le long de la clôture de l'Entreprise Portuaire de Bejaia, et augmentent le clivage existant entre la ville et son port, jour après jour.

Notons également que l'ensemble de l'espace qu'occupe l'Entreprise Portuaire de Bejaia est inaccessible au public. Les Jetées Sud et Nord (par rapport au port) sont aussi inaccessibles au public, sans parler du port pétrolier qui lui est incontestablement le moins accessible de tous pour des raisons évidentes de sécurité.

### **III.1.5. Synthèse :**

La ville portuaire de Bejaia illustre notre cas d'étude. L'investigation de cette ville, la visite in situ, et les prises de photos font partie de la démarche de travail préconisée dès le départ de notre recherche, et constitue une étape importante lors de l'élaboration de cette recherche. Elle vient compléter et affirmer une problématique de rupture. Et le besoin de proposer une démarche qui permettra une meilleure lecture de la ville ainsi que l'aménagement des aires et friches portuaires, et industrielles et accordera une liaison plus forte entre la ville et son port.



Fig. 3.24 Photo prise lors de la visite sur site de Bejaia, 2017.

Cette visite à Bejaia a contribué à mieux saisir cette rupture ville / port. Effectivement c'est en se rendant sur place, que l'on se rend encore plus compte de tous les points théoriques existants et pratiques à entreprendre sur le terrain.

Le port est à proximité spatiale de la ville et notamment du centre historique. Ceci est un fait incontestable. Ceci dit, plusieurs obstacles existent entre ces deux éléments, créant une barrière physique, visuelle, et fonctionnelle.

Le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme prévoit des actions énumérées précédemment, telles que :

- La prise en charge de la liaison entre la ville c'est-à-dire 'mont Gouraya et centre-ville' et le port de plaisance par l'élaboration d'un circuit téléphérique. Cette proposition est concrètement très insuffisante pour pallier à cette rupture mais constitue un bon point de départ.
- La délocalisation en off-shore du Port Pétrolier de Bejaia à l'horizon 2025. Ce port occupe actuellement un emplacement de choix qui, accueillera par la suite des infrastructures pour le Port de Plaisance de Bejaia.
- La réorganisation de l'ensemble des équipements portuaires internes.
- Une extension est également prévue, pour l'aéroport et le port. Le port est très proche de l'aéroport actuel et des terrains marécageux de Sidi Ali Lebhar, qui abritaient anciennement une décharge vers la mer. Ne serait-il pas plus prudent de procéder à une étude de faisabilité et d'impact environnemental auparavant?

Ce que nous reprochons au PDAU est d'ordre pragmatique. Ce plan est tout d'abord un plan fermé à toute suggestion ou contre-proposition. Aussi, point encore plus important, il ne prend en charge aucun des contextes du site qu'il soit historique, morphologique, ou culture et des éléments de permanence. Aucune analyse préalable n'a été effectuée dans ce sens. Nous pouvons quasiment affirmer que ce Plan a suivi le programme et les infrastructures demandés par la ville, ni plus ni moins. Cela dit, les instruments en vigueur ne prennent pas 'encore' en charge ce genre de démarche.

Ce 'Plan' a des aspirations très modestes pour cette ville au potentiel immense. Il ne prend aucun risque et propose un programme jugé très pauvre et limité pour un développement à long terme de la ville. Quant à l'aménagement du 'futur' Port de plaisance, il reste très terre-à-terre, aucune infrastructure ludique n'est proposée, aucun espace public n'est aménagé sur les aires portuaires, mise à part la promenade Leonardo Fibonacci qui elle existe déjà.

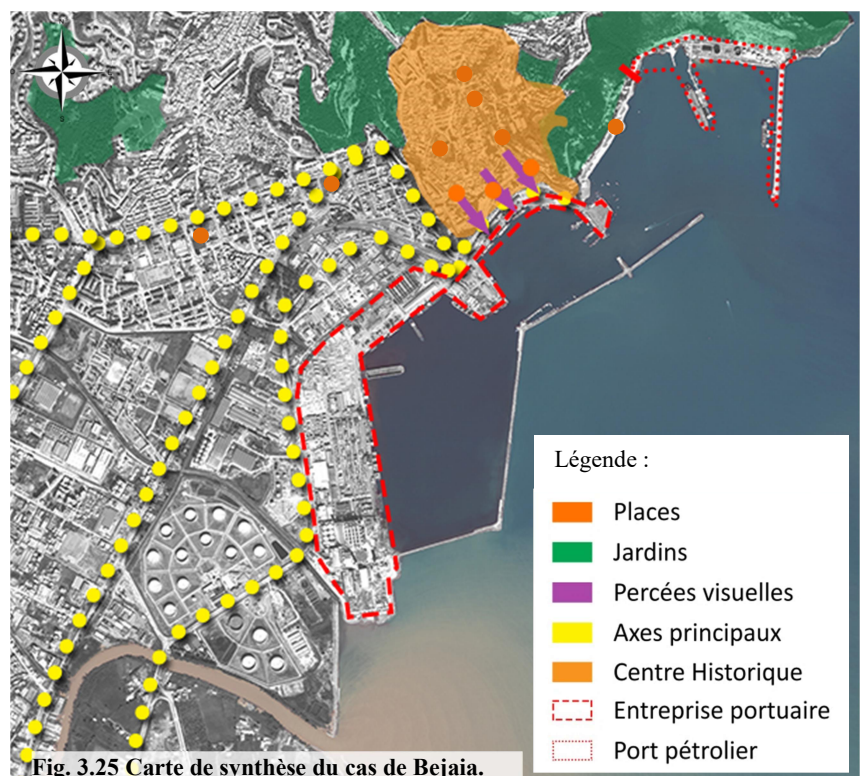
Il est à noter que la participation citoyenne n'est pas au rendez-vous, certes nous ne proposons pas que tous les habitants soient conviés à l'élaboration du projet que nous proposons. Il serait néanmoins souhaitable que les propositions de personnes compétentes, sans pouvoir décisionnel, soient prises en compte, ainsi que celles des associations et de la société civile en général qui désirent aider à améliorer la vie à Bejaia.

Il faut aussi savoir que tout le territoire adjacent au port appartient à l'Entreprise Portuaire de Bejaia, ce qui lui confère un pouvoir légal et décisionnel quant à l'utilisation de ces parcelles. C'est donc cette entreprise qui a offert le terrain à la ville pour réaliser la route qui borde sa clôture.

En ce qui concerne la proposition d'ouvrir le port aux habitants et aux touristes, en effet le paramètre du risque sécuritaire lié à cette proposition nous a été émis lors de nos entretiens avec des cadres travaillant au sein même de l'entreprise portuaire. Une réflexion approfondie s'impose donc à ce sujet.

L'ambition du secteur militaire de récupérer le port pétrolier ainsi que la piste de l'aéroport de Bejaia, freinera le projet d'un port de plaisance aux normes internationales, et celui d'une ville métropole. Ces espaces sont nécessaires au bon développement de la ville.

Des membres de la société civile possédant



les capacités intellectuelles requises, des habitants, des associations, et des professionnels de l'urbanisme émanant du secteur privé, se disent prêt à collaborer avec les décideurs locaux pour proposer une meilleure approche du projet urbain, basé sur la concertation et la participation citoyenne.

Afin de mieux synthétiser notre travail, nous proposerons ces quelques recommandations à effectuer ou à prendre en considération pour l'amélioration de la relation ville / port à Bejaia.

- L'une des plus importantes actions à mener, serait de consolider le réseau relationnel déjà existant, et créer une liaison entre les différentes entités qui composent le noyau historique, avec la périphérie (extension extra muros, le port le mont Gouraya). Ceci pourrait être atteint en incluant les éléments de permanence, composant ainsi une double démarche de liaison historique / actuel et celle de morphologie.
- la morphologie de la ville de Bejaia lui confère des attraits particuliers, en plus de sa situation géographique unique. Afin de maximiser l'exploitation de cet attrait particulier, il serait judicieux de créer des points de vue à travers l'ancienne ville (elle surplombe le port), et d'aménager ces espaces pour les touristes et les habitants, pour partiellement pallier à cette problématique de rupture.
- Il existe un véritable fossé physique et fonctionnel entre la ville et son port qui doit urgemment faire objet d'une étude urbanistique. Ce fossé est essentiellement composé de la voie mécanique, de la voie ferrée, des clôtures de l'Entreprise Portuaire de Bejaia et du port pétrolier. Ces éléments créent un clivage important. Nous pouvons y remédier en ouvrant des parties du port. Par exemple, donner accès au public à certains endroits stratégiques pour créer une continuité visuelle continue vers le port. Aussi certaines voies mécaniques et ferroviaires pourraient être enfouies, toujours dans le but de se réapproprier l'espace portuaire.
- Les percées et vues ne sont pas assez nombreuses par rapport à la proximité du centre-ville et de la mer. Elles sont également obstruées par des constructions (nouvelle gare maritime citée précédemment), ou bien plus naturellement par des poussées sauvages de végétation et des arbres non taillés. Cet état de fait prive les Béjaouis et les touristes des vues exceptionnelles offertes par la ville et son site.
- Le centre historique de cette ville, regorge de compositions d'espaces inédits et de bâti historique au potentiel touristique indéniable. Si tous ces aspects étaient mis en valeur, les touristes se bousculeraient aux portes de la ville.
- Dans les poches proches du port, il existe d'innombrables aires portuaires, souvent délaissées, ou carrément abandonnées. Elles pourraient constituer un support de projet urbain impressionnant ayant pour but la réconciliation ville / port. et abriter de nouvelles activités liées à la mer et fonctionnelles pour créer une nouvelle dynamique

dans ces espaces. Ces mêmes espaces pourraient ainsi devenir des espaces de convergence vitaux à la continuité tant espérée. Additionnellement, nous tenons à proposer l'intégration de l'habitat dans ces futurs projets de réhabilitation dans le but avéré de créer une mixité sociale et fonctionnelle.

- Les espaces publics existants sont certes reliés mais n'offrent quasiment aucune continuité. Il est important de reconcevoir ces espaces et les espaces publics projetés en réseau. Cela favoriserait une perméabilité des espaces, ils pourraient également être reliés avec des équipements de grande envergure et des bâtiments historiques reconnus. En créant ce réseau espaces publics équipements bâti historique nous intégrons les espaces portuaires dans le système viaire de la ville ce qui permettra de fondre les nouveaux tracés dans les anciens.
- Le front maritime pourrait refléter d'avantage l'esprit de Bejaia et faire objet lui aussi d'un projet urbain à part entière pour donner à Bejaia une nouvelle image de marque et l'inscrire dans une nouvelle aire de contemporanéité.
- L'intégration de la participation citoyenne dans la démarche du projet urbain pour le renouement de la ville avec son port doit être envisagée. Elle pourrait apporter énormément de solutions à cette problématique.

### **III.2. La démarche du projet urbain durable comme contribution à la dialectique ville-port :**

La particularité de la problématique de recherche réside, tout d'abord, dans le thème lui-même qui comprend la liaison de deux entités distinctes et complexes l'une comme l'autre. La deuxième spécificité est l'approche que nous préconisons comme démarche de réconciliation. Elle se fera à travers un projet urbain.

La durabilité rattachée au projet urbain, est d'ordre actuel et contribue à améliorer ce projet, d'autant plus que le réaménagement des aires portuaires urbaines est un concept particulièrement durable, puisqu'il permet le 'recyclage' de ces espaces délaissés et aboutit sur une autre perspective qui a une double fonction : rétablir la liaison ville-port, et faire la ville sur la ville.

Le fait de pouvoir récupérer des territoires (relativement vastes), très proches du centre-ville, et en coordination entre les espaces terrestres et marins, constitue une opportunité de concevoir du mieux que l'on puisse des projets en liaison spatiale et fonctionnelle,



dynamiques, et durables et qui par conséquent pourraient améliorer le front maritime des villes Algériennes.

Il s'agit ici, de reconnecter deux territoires qui renferment chacune des superpositions de différents systèmes complexes en prenant en considération ces systèmes et l'aspect historique. Le projet urbain, de par sa définition, conçoit les futurs aménagements, en tenant en compte du facteur historique, qui lui représente dans plusieurs cas, un réel potentiel de continuité à travers le temps.

L'autre qualité principale du projet urbain est son « approche récursive ». Elle permet de faire des allers retours à travers les échelles du projet urbain lorsqu'une étape pose problème, dénature ou s'éloigne de l'objectif principal du projet.

Toutefois, il faut noter qu'il n'existe pas que des aspects positifs de la présence de l'eau. En voici les aspects négatifs : « L'eau en effet n'est pas seulement spectacle, baignade et navigation, elle est aussi humidité, froid, brouillard, inondation, danger pour les enfants, rupture des continuités terrestres et même dans certains cas pollution ou charroi. Ce sont là des contingences et des nuisances qui depuis longtemps, jusqu'à ce que les manières d'habiter le territoire ne changent, faisaient fuir les citadins loin des rives aquatiques, livrées sans lutte à l'emprise de l'industrie et à l'agitation des transports »<sup>99</sup>

Ce territoire, que nous pensions positif, peut dans certains cas présenter des dangers. Pour gérer ces dangers, les études d'impact, d'environnement, de dangerosité, et de faisabilité présentes dans le processus habituel du projet urbain représentent un support important à la faisabilité du projet.

### **III.2.1. Les facteurs réconciliant ville-port, et raisons du choix d'un projet urbain durable**

Nous assistons de par le monde, depuis approximativement quatre décennies, à la convergence, sans doute unique dans l'histoire urbaine, de facteurs conduisant à la délocalisation des activités maritimes et associées et à la déconstruction de systèmes socio-

---

<sup>99</sup> PRELORENZO Claude, DEHAN Philippe, PICON-LEFEBVRE Virginie, SIMONNET Cyrille, **La ville au bord de l'eau**, éditions Parenthèses, Marseille, 1993. P :8.

économiques complexes, qui avaient durablement sous-tendus le fonctionnement d'organismes intrinsèquement urbains et portuaires.<sup>100</sup>

Ces facteurs, qui justifient un projet de réconciliation ville- port, se manifestent à travers plusieurs catégories, en voici quelques-unes :

- Formation de micros territoires, anciennement portuaires industriels ou autres, délaissés au fil du temps. Proches des villes, ils constituent un emplacement idéal.
- Rupture spatiale entre la ville et le port, par des clôtures physiques, interdictions d'accès etc. obstruction des percées visuelles vers la mer, etc.
- Rupture des tissus et liaison inexistante entre le peu d'espaces publics au sein des ports et ceux des villes.
- Clivage fonctionnel entre les deux entités. Par leurs natures très complexes et différentes, leurs installations et leurs activités différentes.
- Désir de liaison, émis par les habitats, usagers, et associations.
- Fragilité du système viaire qui est sensé structurer les villes par ses éléments de permanence et qui, à la suite des mutations enregistrées, n'arrive plus à assurer ses fonctions.
- Ambition d'améliorer l'image des villes et la concurrence dans la conquête du waterfront 'esthétique'.
- Ambition de s'inscrire dans une démarche de développement durable, en faisant la ville sur la ville, recyclant les espaces vacants, et réhabilitant les bâtisses qui en ont besoin.

Bien d'autres facteurs, ont participés à cette problématique de dialectique ville-port.

Les raisons qui nous ont poussées à choisir ce type de démarche sont nombreuses, et reflètent la qualité du projet urbain durable ainsi que celle des mutations et requalifications qu'il a pu concrétiser dans les villes portuaires Méditerranéennes :

- Son approche récursive et sa flexibilité.
- Les résultats obtenus par les autres projets ayant le même but de renouement ville-port dans les villes Européennes.

---

<sup>100</sup> RODRIGUES MALTA Rachel, dans l'ouvrage : CHALINE Claude, *Ces ports qui créèrent des villes*, l'Harmattan, collection " Maritimes " France, 1994.

- Sa démarche particulière qui tient compte de l'aspect historique, pour une continuité et une liaison temporelle.
- Ses caractéristiques, à travers ses acteurs, son échelle et son paramètre temps.
- Ses enjeux, qu'ils soient d'ordre social (mixité sociale, participation citoyenne etc.), économique (partenariat public-privé, mixité des activités, commerces de proximité etc.), ou territorial (refaire la ville sur la ville, bonne desserte en transports publics, créer une structure spatiale en s'inscrivant dans la logique du tracé existant ou l'améliorer etc.)
- Sa possibilité d'intégrer des concepts durables pour une meilleure gestion des ressources naturelles et du foncier.

### **III.2.2. Actions retenues pour le réaménagement des villes portuaires:**

Les ambitions en termes d'actions sont nombreuses et peuvent différer d'un projet à un autre. Nous avons pour cela essayé de sélectionner les actions les plus importantes à nos yeux, afin d'aider à la prospérité d'un projet urbain durable et d'échafauder une démarche, grâce à laquelle la problématique de liaison ville / port sera prise en charge.

Il faut revoir les instruments d'urbanisme en vigueur et travailler de manière progressive à injecter un projet urbain, qui prendrait en charge toutes les potentialités de la ville portuaire, qu'elles soient historiques, morphologiques ou de durabilité.

Lors de l'étude préalable à l'établissement d'un projet, nous devront intégrer une analyse morphologique et une analyse historique mais aussi insérer dans l'étude les éléments de permanence existants dans la ville, les mettre en valeur, mais surtout les lier entre eux et créer un réseau. Egalement, d'autres études telles que les études d'impact, de faisabilité, ou autres seront nécessaires.

Voici les quelques actions et recommandations pour le renouement de la ville de avec son port :

- ❖ Un projet urbain ne peut laisser des territoires ignorés. La prise en charge des espaces portuaires délaissés est nécessaire au rétablissement de cette rupture.

- ❖ La redynamisation d'un port et la requalification de ses espaces peut découler de l'identité de la ville portuaire elle-même, à l'image de Barcelone dans laquelle l'aspect (axe) culturel et touristique a été mis en avant.
- ❖ Les percées vers le port favorisent une prolongation visuelle et physique entre la ville et son port, fortifient la liaison fonctionnelle, et apportent un cadre agréable et une dynamique nécessaire.
- ❖ L'une des plus importantes actions à mener serait de consolider le réseau relationnel déjà existant et de créer une liaison entre les différentes entités qui composent le noyau historique et la périphérie en incluant les éléments de permanence pour composer ainsi une double démarche de liaison historique / actuel.
- ❖ Penser l'espace public comme du plein / bâti, dans le but de le préserver. Créer des espaces publics en substitution aux infrastructures délaissées entre le centre-ville et le port, mais les concevoir en réseau entre eux, et avec ceux de la ville attenante, sans oublier de les rattacher également aux éléments de permanences et aux éventuels circuits touristiques.
- ❖ Ouverture au public des jetées du port de pêche et du port voyageurs. Agrandissement du port de plaisance et des voies en liaison avec le port, dans un souci d'embellissement et d'attractivité.
- ❖ Utiliser de nouvelles centralités, dans un même tissu, permettrait une dynamisation et un enrichissement de la ville. Elle sera alors plus fonctionnelle.
- ❖ Les activités, de par leurs rôles importants à la dynamisation d'une ville, doivent s'inscrire dans le cadre d'un projet urbain durable. Elles apporteront un plus considérable à la réconciliation ville-port.
- ❖ L'amélioration du front de mer commence par une requalification des espaces portuaires et des espaces publics, dans un projet urbain durable cohérent. Elle doit faire l'objet d'une étude à part entière lors de cette démarche.
- ❖ L'enfouissement des voies à certains endroits, pourrait représenter une solution, pour faciliter l'accès aux piétons, avoir plus de percées vers la mer, permettre une vue plus dégagée. Ceci permettra de créer une liaison spatiale entre la ville et son

port à travers des aménagements ludiques, des places publiques, et des jardins conçus en réseaux.

- ❖ Développer les modes de transports dits doux tel que le tramway. Les pistes cyclables sont intégrées dans le programme du projet urbain durable.
- ❖ Utiliser les concepts de ville compacte, ville sur la ville, et renouvellement urbain. Ils sont à privilégier. Dans notre cas, la réappropriation de certaines friches pourrait constituer un projet de renouvellement.
- ❖ Le partenariat public privé est aussi à privilégier. Il faut encourager les entreprises privées à investir et à reconstruire la ville. Ce partenariat il doit être gagnant-gagnant, dans le sens où il la ville doit donner des directives générales au privé, sans lui laisser un vide ou lui indiquer exactement que faire, l'objectif étant de trouver le bon équilibre. Il aidera à la réalisation de grands projets en un temps record et permettra à l'Etat de déléguer certains projets afin d'améliorer la qualité de vie des habitants plus rapidement.
- ❖ La participation citoyenne doit être une priorité dans le cadre d'un projet urbain durable et permettre aux usagers, habitants, et associations de s'imprégner des futurs projets reliant la mer au port et de pouvoir y apporter leurs contributions aussi minimes soient-elles.
- ❖ Intégration du principe Aqua-green, qui consiste à intégrer la végétation, ainsi que les plans d'eau, pour favoriser des micros climats dans ces espaces portuaires.

### **III.2.3. Concepts de projet urbain durable comme démarche au réaménagement des villes en rupture avec leurs ports**

Les différentes actions et recommandations citées dans le point précédent, représentent les éléments les plus importants de nos résultats de recherche et d'analyse. Ils aident à établir une démarche urbaine dans le but de pallier au clivage de la ville de Bejaia et de son port.

En concluant ce troisième chapitre, dans lequel nous avons tentés d'apporter des résultats pratiques mais aussi et surtout théoriques, afin de respecter l'objectif premier de ce mémoire : la recherche.

L'échafaudage d'une démarche de projet urbain est en marche et se concrétise à travers quelques points essentiels :

- La nécessité de prendre en considération le facteur morphologique.
- La nécessité d'intégrer à l'analyse du site une analyse historique, afin d'éviter de provoquer une rupture, très souvent remarquée dans les instruments actuels.
- L'importance de l'approche récursive, qui permet un retour vers des échelles plus importantes lorsqu'on rencontre des difficultés majeures à la réalisation d'un projet.
- La nécessité de donner la parole aux citoyens car, d'après nos recherches, les habitants pourraient être une aide précieuse et constituer un atout majeur.
- La nécessité d'intégrer le partenariat public-privé dans les prochains projets de grande envergure.
- La nécessité d'introduire des percées dans la ville pour un meilleur rapport visuel et fonctionnel des deux entités.
- L'enfouissement des voies à certains endroits pourrait représenter une solution pour faciliter l'accès aux piétons, avoir plus de percées vers la mer avec une vue plus dégagée. Cet enfouissement créerait une liaison spatiale entre la ville et son port à travers des aménagements ludiques, des places publiques et des jardins etc.
- La requalification du waterfront est une étape à ne pas négliger dans le but de redonner une nouvelle image à la ville.

### CONCLUSION DU CHAPITRE III

La reconversion est *in fine* une forme d'accompagnement - concrète et tangible- au changement de nos sociétés. Elle met en avant la capacité des directeurs immobiliers à concevoir leur métier comme un marqueur de tendances, mais surtout à penser l'activité immobilière dans une logique de mutabilité. Au-delà elle révèle son rôle dans la protection de la dimension mémorielle des patrimoines.<sup>101</sup> En transformant ou réhabilitant le bâti,

---

<sup>101</sup> BORLOO Jean-Louis, **Reconvertir les friches industrielles et urbaines**, de la transformation réussie des sites à la mutation des territoires, Edition Le moniteur, France, 2015.p :13 et 14.



qui ne présente plus de fonction proprement dite, nous participons à la préservation de celui-ci.

Cela dit, dans notre cas de problématique, il ne s'agit pas seulement de reconversion, car certes il existe des sites à reconverter dans les aires portuaires délaissées mais il s'agit également de faire revivre des lieux, parfois abandonnés faute d'utilité et par manque d'aménagement structurant. Le but est de formuler une démarche pour rétablir la dialectique ville-port, en prenant en charge les potentialités du site et tenter d'imbriquer les deux systèmes aussi complexes soient-ils.

La démarche préconisée, consiste à suivre une à une les étapes d'un projet urbain, d'ordre international, et de l'adapter au mieux au contexte Algérien. Avant cela, il est nécessaire de revoir les instruments d'urbanisme, trop long et peu performants, au regard des nombreuses lacunes qu'ils présentent et des dysfonctionnements notés sur le terrain.

Le résultat de cette recherche se matérialise à travers deux types: Opérationnel et Théorique

Du point de vue opérationnel, le cas d'étude de la ville de Bejaia, qui illustre et teste l'enseignement de l'analyse thématique. C'est ainsi que les différentes optiques spatiale, fonctionnelle et de composition ont été appliquées à notre cas d'étude pour arriver à des recommandations tangibles.

Du point de vue théorique, il rassemble toutes les différentes lectures et recherches pour énoncer les actions, concepts, et recommandations à retenir sous forme de proposition d'une démarche que nous avons intitulée : Projet Urbain Durable.

## **CONCLUSION GENERALE :**

Tout au long de ce mémoire de Master 2 option 'Recherche', nous avons tenté d'être aussi méthodiques que possible et sommes passé par un processus long et délicat de travail de recherche, d'investigation, et de lectures approfondies.

Au bout d'un certain temps, un tâtonnement s'est fait remarquer, mais en ciblant correctement nos objectifs nous avons su boosté le mécanisme. En sachant quelle direction prendre, nous avons déjà commencé une partie du travail requis.

Mais revenons tout d'abord à la question principale, matérialisée par la problématique générale, qui est formulée comme suit :

- Comment refaire la ville en liaison avec son port, réaménager les deux entités ensemble en considérant les différents contextes, pour une ville portuaire moderne et durable ?
- Quelles sources pourraient inspirer cette recherche pour formuler les éléments de liaison ?

C'est dans ce cadre de réaménagement des aires de transitions portuaires que nous voudrions aborder la problématique spécifique, intitulée sous cette expression :

*-Quelle démarche de projet urbain, permettra aux villes portuaires le réinvestissement de leurs aires de transitions, pour un réaménagement qui renoue entre la ville et son port, en prenant en charge le contexte historico-morphologique existant et l'actuel contexte de durabilité ?*

Ce qui caractérise le plus le projet urbain, c'est la mise en place d'une démarche, d'où notre ambition d'intégrer ladite démarche du projet urbain dans la problématique et les conclusions. Cette démarche détermine la direction que prend le projet urbain à travers ses actions (Titre III.2.2. - page : 71). C'est en procédant phase par phase, partie par partie, tout en faisant un travail itératif et fréquentatif que nous avons tenté d'apporter des réponses aux hypothèses précédemment énoncées.

Dans le projet urbain durable, il existe des actions intéressantes à mettre en avant pour pouvoir justement relier la ville avec son port, et réaménager ces deux entités ensemble. Cette conclusion du mémoire nous autorise à affirmer ou infirmer les hypothèses une par une, comme suit :

-L'histoire constitue dans ces projets urbains, une source possible pour identifier les éléments pertinents pouvant assurer la liaison ville - port. C'est en effet dans cette optique de continuité que le projet urbain s'inscrit, favorisant la continuité - qui peut être parfois compliquée - au profit de la discontinuité, chose plus facile à entreprendre.

-Les espaces publics sont un élément primordial dans un projet urbain durable et doivent être considérés comme pleins afin de les préserver. Cette hypothèse est juste mais incomplète car, à ce stade des résultats, nous pouvons dire que les espaces publics doivent être pensés en réseau entre eux d'abord, puis avec les éléments de permanence et le

système viaire (existant et à projeter), et enfin en réseau avec les équipements de grande envergure.

-Le front maritime des villes portuaires, doit constituer l'objet d'une étude à part entière dans un projet urbain. En effet d'après notre conclusion précédente, cette partie du projet devrait être systématique lors de l'élaboration d'un projet urbain pour la requalification des espaces et friches portuaires, car souvent délaissées elles apportent une image faussée de la ville.

En effet, « développer un projet sans connaître l'histoire d'une ville n'est pas concevable », car nous estimons que le passé historique d'une ville fait partie intégrante de l'identité de celle-ci. L'évolution et l'histoire sont des composantes indissociables, il faudrait donc, après révision des instruments d'urbanisme (sachant que ces instruments sont définis par des lois, détaillés dans des articles et décrets que nous pouvons retrouver dans le journal officiel), intégrer une analyse historique dans le processus d'élaboration d'un POS ou d'un PDAU pour une meilleure continuité et intégration des projets urbains à venir.

Les instruments d'urbanisme actuellement en vigueur en Algérie posent problème. Les professionnels du domaine devront se rendre, tôt ou tard, à l'évidence du dépassement de ces instruments.

Par conséquent plusieurs autres points sont apparus, de fil en aiguille, et pourraient former la démarche espérée du projet urbain que nous préconisons.

L'aspiration de constituer un projet urbain durable, dans le but de rétablir le dialogue ville / port qui accordera aux villes portuaires le réinvestissement de ses aires de transitions, n'est pas chose facile.

La difficulté que nous avons eu à échafauder une démarche, qui répond aux exigences du site, des habitants, des collectivités locales, et différentes normes universelles nous a confirmé la nécessité de prendre en exemples des villes portuaires de référence, et de continuer en parallèle nos recherches théoriques.

Ces analyses d'exemples des villes portuaires Européennes de Marseille et de Barcelone, ainsi que l'analyse de la ville d'Alger viennent confirmer l'ambition de limiter notre travail aux villes du pourtour méditerranéen.

Ces analyses ont été faites à travers différents contextes mais aussi trois optiques très importantes :

- Optique Spatiale : morphologie, mobilités, et centre historique.
- Optique Fonctionnelle : Activités et espaces publics.
- Optique de Composition : où nous avons pu analyser les fronts maritimes (waterfronts).

Cette analyse a constitué une étape importante à la sélection des actions pour le cas d'étude et les autres villes portuaires. Les différentes lectures et recherches, sur ces cas de villes, ayant aboutis à des résultats plus que satisfaisants, ont contribué de façon directe, au bon déroulement de cette recherche.

De cette recherche, nous retiendrons les points suivants :

#### **Ordre spatial :**

- La morphologie doit être prise en charge dès le début des études.
- L'analyse de site doit être intégrée.
- Un projet urbain ne peut laisser des territoires ignorés.
- Les percées vers le port favorisent une prolongation visuelle et physique.
- L'ouverture au public des jetées, du port de pêche et du port voyageurs.
- L'enfouissement des voies, à certains endroits, pourrait représenter une solution pour ouvrir le port vers la ville.

#### **Ordre fonctionnel :**

- Penser les espaces publics comme du plein, pour le préserver. Les concevoir en réseau entre eux, et avec ceux de la ville attenante, sans oublier de les rattacher également aux éléments de permanence.
- Les activités, de par leurs rôles importants à la dynamisation d'une ville, doivent s'inscrire dans le cadre d'un projet urbain durable. Elles apporteront un plus considérable à la réconciliation ville-port.

#### **Ordre de composition :**

- L'amélioration du front de mer commence par une requalification des espaces portuaires, et des espaces publics dans un projet urbain durable cohérent. Elle doit faire l'objet d'une étude à part entière lors de cette démarche.
- La redynamisation d'un port et la requalification de ses espaces, peut découler de l'identité de la ville portuaire elle-même.

- L'intégration du principe Aqua-green, qui consiste à intégrer la végétation ainsi que les plans d'eau pour favoriser des micros climats dans ces espaces portuaires.

**Durables et autres :**

- Utiliser de nouvelles centralités dans un même tissu permettrait une dynamisation et un enrichissement de la ville. Elle sera alors plus fonctionnelle.
- Développer les modes de transports dits : doux, tel que le tramway. Les pistes cyclables sont intégrées dans le programme du projet urbain durable.
- Les concepts de ville compacte, de ville sur la ville, et de renouvellement urbain sont à privilégier.
- Le partenariat public / privé est à privilégier. Il faut encourager les entreprises privées à investir et reconstruire la ville.
- La participation citoyenne doit être une priorité, dans le cadre d'un projet urbain durable.

Deux démarches émergent : rétablir les connexions entre le port et l'urbain, et réinvestir les poches formées par les délocalisations de ports. Cette double démarche nécessite plusieurs méthodes adaptées à chaque fois au port et aussi aux valeurs sociétales.

En conclusion, la démarche de projet urbain durable se fait en plusieurs étapes. Tout d'abord en intégrant, entre autres, des études de faisabilité qui nous permettent de mieux orienter le projet global. En passant par différentes échelles nous pourrions, en cas de besoin revenir à une échelle plus importante et de ce fait diminuer le plus possible les éventuels difficultés que nous pourrions rencontrer. Il faut noter également que le projet urbain durable utilise un certain nombre de principes . L'un des principaux aspects à retenir du projet urbain est de répondre aux besoins actuels, tout en préservant le passé.

C'est donc dans cette optique cohérente que ce mémoire a été élaboré. Il tente de participer à cette problématique de dialectique et conclut : la morphologie et l'histoire constituent des éléments primordiaux à intégrer dans une démarche de projet urbain local. Nous dirons également que pour arriver à des résultats tangibles, il est également primordial de veiller à traiter les espaces publics en priorité en tenant compte de l'aspect historique.

Ayant déjà travaillé au sein d'une agence d'architecture et d'urbanisme pendant trois années, avec des projets situés dans des villes portuaires en rupture avec leurs ports, ou simplement en tant que citoyenne Algérienne, j'ai pu constater cette rupture ville / port dans plusieurs villes de mon pays. La dialectique ville - port présente une problématique visible et spécifique. Bien qu'elles soient d'actualité les villes portuaires tardent dans plusieurs cas à pallier à cette rupture, contraignant les habitants à vivre dos à la mer.

Dotée d'une histoire féconde, la ville portuaire est fascinante de par son organisme. Elle est composée essentiellement de juxtapositions spatiales complexes et elle continue à travers les années à intéresser les chercheurs urbanistes du monde.

C'est dans le but de contribuer d'une infime façon à l'évolution de ces recherches en Algérie que vient s'inscrire ce mémoire de recherche, Master 2 à l'Université de Blida.

Suite à ce travail de recherche, d'analyse, et d'investigation, nous avons pu formuler deux problématiques, qui pourraient constituer des pistes de recherches ultérieures.

La première problématique a trait au projet urbain et à son rapport à la législation, à la morphologie, ainsi qu'au système structurel

- Le projet urbain pourrait représenter une alternative intéressante, face à l'échec des instruments d'urbanismes actuels, et remédier aux dysfonctionnements législatifs tout en précisant les aspects liés aux acteurs, échelles, et temps. Dans ce cadre-là, les dimensions morphologiques et structurelles de la ville apparaissent comme essentielles.

La deuxième problématique, quant à elle, est plus rattachée au côté sociologique de l'urbanisme. Elle se décline à travers le questionnement suivant :

- Quel rôle pourrait jouer le citoyen dans un projet urbain durable, ayant pour but la réconciliation ville-port ? Comment intégrer la participation citoyenne dans la démarche de projet urbain ? Comment peut-on déterminer les limites d'un projet urbain durable confronté à la culture Algérienne.



## BIBLIOGRAPHIE :

Pour l'élaboration de ce travail, nous avons consulté plusieurs ouvrages et travaux, qui sont :

### Ouvrages consultés :

- ALLAIN Rémy, *Morphologie urbaine, géographie, aménagement et architecture de la ville*, Armand Colin, Paris, 2010.
- ALEXANDER Christopher, *De la synthèse de la forme, essai*, Dunod, France, 1979.
- BENEVOLO Leonardo, *Histoire de la ville*, Editions Parenthèses, Marseille, 2000.
- BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, *Marseille Euroméditerranée, accélérateur de métropole*, collection la ville en train de se faire, Parenthèses, 2010, Marseille.
- BEREZOWSKA-AZZAG, Ewa, *le Projet urbain Guide méthodologique, connaitre le contexte de développement durable*, Tome 1, éd. Synergie, Alger, 2011.
- BEREZOWSKA-AZZAG, Ewa, *le Projet urbain Guide méthodologique, comprendre la démarche*, Tome 2, éd. Synergie, Alger, 2012.
- BONILLO Jean, *Marseille ville et port*, parenthèses, Marseille, 1991.
- BORLOO Jean-Louis, **Reconvertir les friches industrielles et urbaines**, de la transformation réussie des sites à la mutation des territoires, Edition Le moniteur, France, 2015.
- DONZEL André, *Marseille L'expérience de la cité*, collection VILLES, anthropos, Paris, 1998.
- CHALINE Claude, *Ces ports qui créèrent des villes*, l'Harmattan, collection " Maritimes " France, 1994.
- ELEB-HERLE Nicole, *Conception et coordination des projets urbains*, éditions recherches, France, 2000.
- FERAUD Laurent-Charles, *Histoire de Bougie*, éditions Talantikit, Bejaia, 2013.
- GAMBLIN André ; *les littoraux, Espaces de vies* ;SEDES ; France, 1998.

- GARCEZ Cristina, Devillers christian, Haumont Antoine, Morel Valérie, Roux Jean-Michel, *Le littoral en projets, "grands territoires"*, parenthèses, Marseille, 2009.
- MANGIN David, PANERAI Philippe, *Projet Urbain*, Barzakh, Marseille, 2009.
- MASBOUNGI Ariella, *Barcelone, la ville innovante*, le moniteur, Paris, 2010.
- MASBOUNGI Ariella, *L'énergie au cœur du projet urbain*, Le Moniteur, Paris, 2014.
- MASBOUNGI Ariella, *Projet urbain en France*, le moniteur, Paris, 2002.
- MOUDJARI Messaoud, DAHMANI Krimo, *Projet Urbain ; Efficience d'un paradigme conceptuel de l'habitat durable*, O.P.U., Alger, 2016.
- PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, *Formes urbaines, de l'ilot à la barre*, Barzakh, Alger, 2009.
- PINHEIRO-CROISEL Rebecca, *Urbanisme durable : pilotage des collectifs d'innovation*, Presses des Mines, Paris, 2014.
- PRELORENZO Claude, DEHAN Philippe, PICON-LEFEBVRE Virginie, SIMONNET Cyrille, *La ville au bord de l'eau*, éditions Parenthèses, Marseille, 1993.
- PRELONRENZO Claude, ROUILLARD Dominique, *Echelles et dimensions (ville, architecture, territoire)*, l'Harmattan, Paris, 2003.
- RONCAYOLO Marcel, *Marseille les territoires du temps*, éditions locales de France, France, 1996.
- TSIOMIS Yanis, *Echelles et temporalités des projets urbains*, Jeanmichelplace, Paris, 2007.
- TSOMIS Yanis, *Matières de ville, projet urbain et enseignement*, éditions de la Villette, Paris, 2008.
- TERRIN Jean-Jacques, *Le projet du projet, concevoir la ville contemporaine*, Parenthèses, Marseille, 2014.
- TERRIN Jean-Jacques, *Villes inondables, prévention, adaptation, résilience*, Collection" la ville en train de se faire", Marseille, 2014.
- VALERIAN Dominique; *Bougie port maghrébin, 1067-1510* ; école Française de Rome ; Rome ; 2006.
- WATERMAN Tim, WALL Ed, *Design Urbain –Les essentiels : Architecture du paysage*, PYRAMYD, Chine, mars, 2012.

Thèses et mémoires :

- AOUISSI Khalil Bachir, **Le Clivage ville/port Le cas d'Alger**, mémoire de magister, Epau 2013.
- AOUNI M., **Centralités urbaines et développement touristique à Bejaia (Algérie)**, thèse de doctorat, L'UNIVERSITE DE REIMS CHAMPAGNE-ARDENNE, 2014.
- N.Abderrahim Mahindad, **Essai de restitution de l'histoire urbaine de la ville de Bejaia**, Mémoire de Magistère, Epau 2002.
- RODRIGUES MALTA Rachel, **La ville et le port. Le réaménagement des espaces portuaires délaissés**. Les cas de gènes, de Naples et Trieste, thèse de doctorat en Géographie, Paris12, 1996.

Colloques et Séminaires:

- Actes du 115ème congrès national des sociétés savantes (Avignon 1990), **Technopoles, axes, ports, tourisme urbain**, éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 1991.
- Riot Jeanne, Zelezny Richard / **Durabilité, Architecture et choix d'affectation des espaces urbains-La problématique ville-port à Dunkerque/** Colloque du comité National Français de Géographie : Villes et grands équipements de transport/Belgique/ 2009.
- Second colloque Franco-Japonais de géographie, N°587, **Villes et ports : développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral**, éditions du centre national de la recherche scientifique, 1979, Paris.

Revue :

- **Vies de Villes**, Revue hors-série n °03, Alger, Juillet 2012.
- **Revue URBANISME**, villes Européennes, n°339 novembre-décembre 2004.

Articles :

- Sarano Florence, Chabiland Nathalie, Revue : **Architecture intérieure crée**, Renouveaux inventifs – Euroméditerranée, Paris 2004.

- MARTORELL Josep, Revue : BARCELONA ' 92 , La transformation de Barcelone. Sur [www.raco.cat](http://www.raco.cat)

Autres :

- PDAU Inter communal (Bejaia- Tichy- Boukhlifa- Oued Ghir- El Kseur- Toudja- Tala Hamza) 2009.
- AGENCE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME MAHINDAD RAFIK, RAPPORT DE SYNTHÈSE, PLAN PERMANENT DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR DU SECTEUR SAUVEGARDE « PPMVSS » DE LA VIEILLE VILLE DE BEJAIA PHASE 1, Alger, Octobre 2016.
- DJELLATA BENABDERRAHMANE Amel, Cours N°2 : **Le projet urbain dans tous ses états**, Matière : Projet urbain et développement durable, Cours du semestre 1, master 2 « architecture et projet urbain », Université de Blida, institut d'architecture, Année universitaire : 2016-2017.

**WEBOGRAPHIE :**

Sites :

[www.euromediterranee.fr](http://www.euromediterranee.fr)

<https://www.culturetheque.com/EXPLOITATION/DZA/>

<http://www.raco.cat/index.php/Catalonia/article/viewFile/171269/243341>

ANNEXE





Fig. A.1. Les différents types de constructions et aménagements sur le premier périmètre Euroméditerranée, source : BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, *Marseille Euroméditerranée, accélérateur de métropole*, Parenthèses, 2010, Marseille.

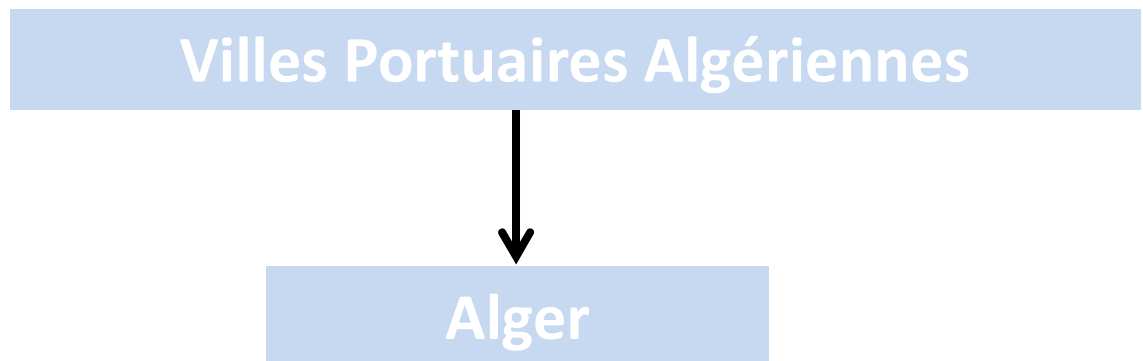
Cette carte montre le rôle que joue le projet urbain durable « Euromed », en injectant de nouveaux espaces publics, des jardins, et des squares. Nous injectons également une nouvelle dynamique à ces friche qui accueilleront les habitants et touristes, et de cela de nouvelles centralités, nécessaires à cette transformation de Marseille. Nous citerons, entre autres, des espaces verts et des circuits de promenade qui sont proposés tout au long de la mer ainsi qu'une vue panoramique sur le front de mer depuis la digue. A noter aussi, les terrasses du port qui comprendront 13000m<sup>2</sup> tout au long du quai de 120m et le J4 Esplanade St-Jean.







## I. ANALYSE THEMATIQUE DE LA VILLE PORTUAIRE: ALGER



### I.1. CRITERES DE CHOIX DE L'EXEMPLE D' ALGER

Un exemple Algérien, celui de la ville portuaire d'Alger, a été choisi, afin de permettre une comparaison ceci par rapport au fait qu'elle :

- Elle est située dans le bassin méditerranéen.
- La proximité du port au centre historique, et la morphologie rendent cette ville portuaire très intéressante par sa richesse.
- Un programme la concernant vise à intégrer des projets de réaménagement qui veulent réconcilier la ville avec son port afin de permettre aux habitants et touristes de profiter de la proximité de la mer et du port. Ce programme est nommé Projet de Requalification de la Baie d'Alger
- Elle illustre clairement la problématique de mobilité et d'accessibilité au port.

### I.2. REAMENAGEMENT DU PORT D'ALGER, ET SA LIAISON AVEC LA VILLE.

La ville d'Alger cherche à renouer avec son port, dans le cadre du Projet de Réaménagement et Requalification de la Baie d'Alger (Le front de mer et le port)<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Piaton Claudine, Hueber Juliette, Boussad Aiche, Lochard Thierry, ALGER ville et architecture 1830-1940, Editions Honoré Clair et Barzakh, Alger 2016.

Ce sont les disfonctionnements urbains qui ont été l'élément déclencheur de ce projet. En effet, il existe un clivage réel entre la ville et le port. La périphérie du port est à restructurer pour l'amélioration du cadre de vie des habitants de cette ville.

### **Objectifs du Plan :**

- La reconquête du front de mer.
- La réhabilitation du centre historique.
- La restauration des équilibres écologiques.
- Le réaménagement de quelques quartiers autour des grands équipements en chantier.
- La structuration de la périphérie.
- Le plan lumière.
- Le macro-maillage des transport en commun.
- Aménagements des plages à El Kettani.
- Conception de piscines publiques ainsi que des cinémas et espaces de loisirs.
- Création d'espaces aménagés dédiés aux sports en tout genre.

### **I.3. CRITERES D'ANALYSE :**

Nous avons procédé à une démarche systématique, en utilisant les mêmes critères d'analyses utilisés dans les deux autres cas ( Marseille et Barcelone) . Afin d'être aussi pertinent que possible, ces critères se regroupent en trois catégories d'optiques :

#### **A. Optique Spatiale :**

- **La morphologie :** La morphologie de la ville joue un rôle très important dans la relation de la ville au port car très souvent c'est l'une des problématiques à gérer pour recréer un lien entre la ville et le port.
- **La mobilité:** Une seconde problématique est le lien que peut entretenir un port avec la ville. Ce lien est primordial dans le sens où si l'on permet aux gens d'accéder aux espaces portuaires la relation physique entre les deux entités se fera naturellement.
- **Le centre historique :** Ici il s'agit de la mémoire de la ville lorsque celle-ci est située non loin de ce centre historique qui inclus un port ancien en développement progressif.

B. Optique Fonctionnelle :

- **Les activités:** Quelles sont les activités proposées et utilisées afin de pallier à la rupture ville-port.
- **Les espaces publics** : Ils permettent à la ville portuaire une dynamique de plaisance très appréciée par les visiteurs et les habitants.

C. Optique de Composition :

**Les façades maritimes urbaines** : le réaménagement des façades maritimes, devenu aujourd'hui un point important abordée, et pris en considération, par les professionnels de l'urbanisme.

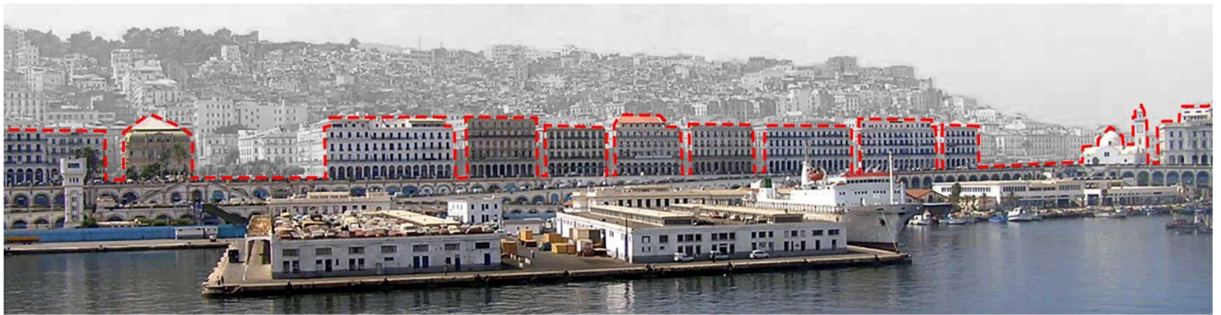


Fig. I.1 Photo de la Baie d'Alger, Source :

[http://www.nationsonline.org/oneworld/map/google\\_map\\_Algers.htm?viewType=Print&viewClass=Print](http://www.nationsonline.org/oneworld/map/google_map_Algers.htm?viewType=Print&viewClass=Print) Traitée par l'auteure

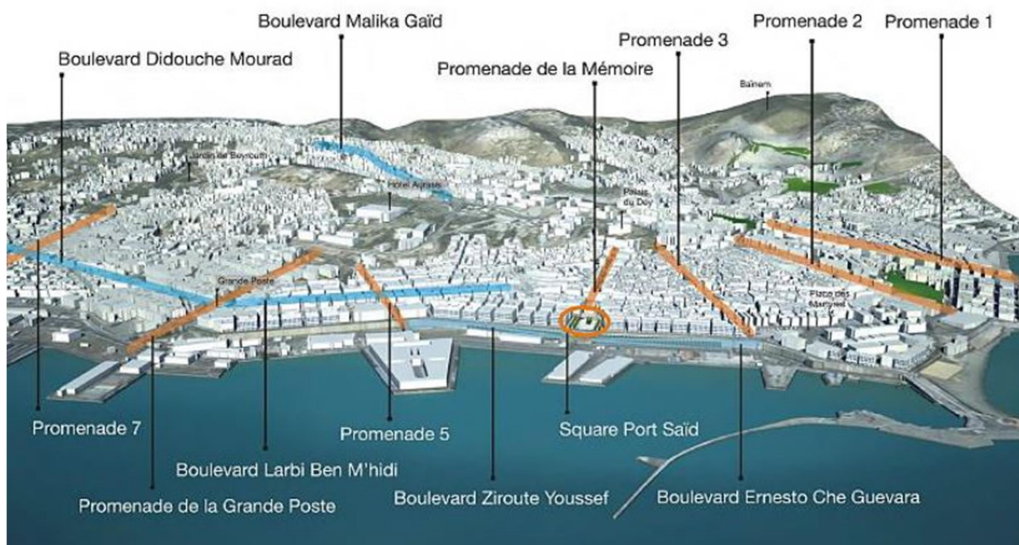


Fig. I.2 Les huit promenades prévues par le plan stratégique d'Alger.

#### I.4. SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DE LA VILLE PORTUAIRE ALGER:

De l'analyse de la ville d'Alger, pour son projet de requalification de sa baie, nous retiendrons les aspects suivants :

- Les percées vers le port et vers la mer, afin de favoriser la prolongation visuelle.
- Les continuités spatiales sous forme de passerelles.
- Les activités tertiaires, culturelles, et touristiques, sont aménagées dans ce projet.
- L'espace public tout le long de la baie des 'Sablettes'
- L'intégration du Principe Green Aqua.
- Les Pistes cyclables aménagées.
- L'utilisation du partenariat public-privé, pour le financement et la réalisation de certains projets emblématiques à vocation touristique, culturelle ou de divertissement.



Fig. I.3 Synthèse de l'analyse d'Alger .Traitée par l'auteur