



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLEB BLIDA 1

Institut d'architecture et d'urbanisme

Mémoire de master

Discipline : architecture

Option : *A*rchitecture en *Z*one *U*rbaine *L*ittorale *AZUL*

Thème :

LES EFFETS SPATIAUX DE LA RECONVERSION PORTUAIRE

Présenté et soutenu par :

KHEMIS FERHAT

Sous la direction de :

M. Yousef ICHEBOUBENE

Architecte/docteur en urbanisme. Maitre de conférences

Mme. Samia ALLOUN

Devant le jury composé de :

Mme KHELIOUEN.	Université Saad Dahleb, Blida	Président
Mme SEMAHI.	Université Saad Dahleb, Blida	Examineur
M. Youcef ICHEBOUBENE	Université Saad Dahleb, Blida	Rapporteur

Année universitaire : 2017/2018

TABLE DE MATIERE

1. Choix du site d'étude : la ville de Bejaia.....	01
2. Données géographiques.....	01
2.1. Echelle Méditerranéenne.....	01
2.2. Echelle régionale.....	02
2.3. Echelle locale.....	02
2.4. Sur le plan morphologique et naturel.....	03
2.5. Accessibilité.....	04
3. Délimitation du périmètre de la ville:.....	05
4. Évolution urbaine et architecturale à travers l'histoire de la ville de Bejaia.....	05
5. D'autres particularités d'exception méritent d'être présentées.....	15
6. Les différentes entités de la ville.....	16
7. choix de la situation d'intervention.....	21
7.2. L'aire d'intervention.....	24
7.3 <i>Schéma de Principes d'aménagement</i>	29
7.4. Plan d'action.....	30
8. CONCLUSION.....	31

1. Choix du site d'étude : la ville de Bejaia

Salade, El Nassiria, bougie ou Bejaia, une ville littorale Algérienne de la région de Kabylie, qui occupe une place stratégique dans le bassin méditerranéen. La ville de Bejaia est connue par sa population accueillante et hospitalière, ainsi par son histoire marquée par le passage de plusieurs civilisations « phénicienne, Romaine, Hammadite, finissons par la période coloniale ». Ceux qui lui donnent des richesses sur le plan architectural, urbanistique et touristique toutes ces potentialités rendent la ville de Bejaia un choix judicieux pour notre étude.

Figure 1: la ville de bejaia choix judicieux pour notre étude.



Photo 01 : montre la façade maritime la ville de Bejaia vue a partir de la mer

2. Données géographique

2.1. Echelle Méditerranéenne

Bejaia est une ville méditerranéenne, chef-lieu de wilaya, située à 250 Km à l'est de la capitale Alger; elle jouit des relations économiques importantes avec les pays du bassin méditerranéen (Italie, France...).

Figure 2 : Situation la ville de Bejaia à l'échelle de Méditerranéenne

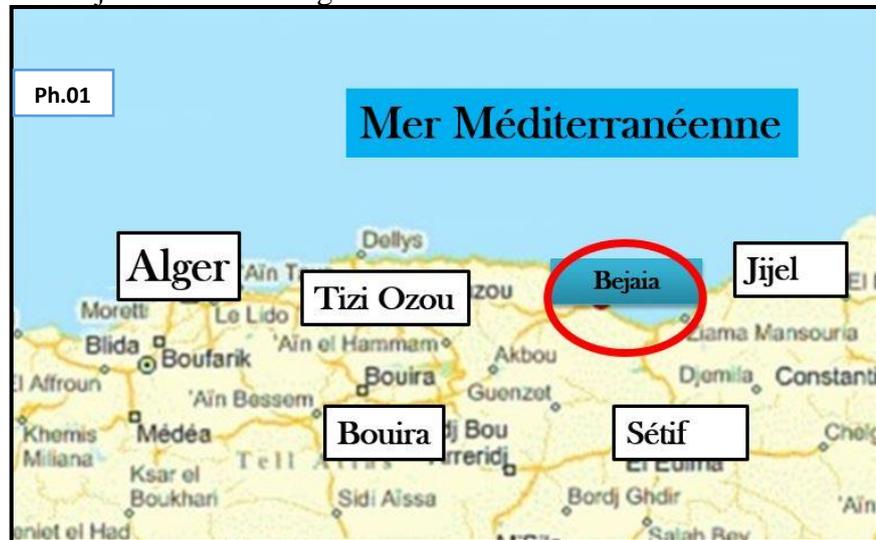
Ph.01

Echelle régionale

Figure 3 : Situation la ville de bejaia a l'échelle régionale

La ville de **Bejaia** se situe Environ:

- 265 km d'Alger par Bouira du **sud-ouest**; et de 236 km par Tizi Ouzou de l'**Ouest**.
- 133 km de Tizi Ouzou par Azazga à l'**Ouest**.
- 111 km de Sétif par Kherrata du **Sud-est**.
- 96 km de Jijel par Ziam Mansouriah de l'**est**.

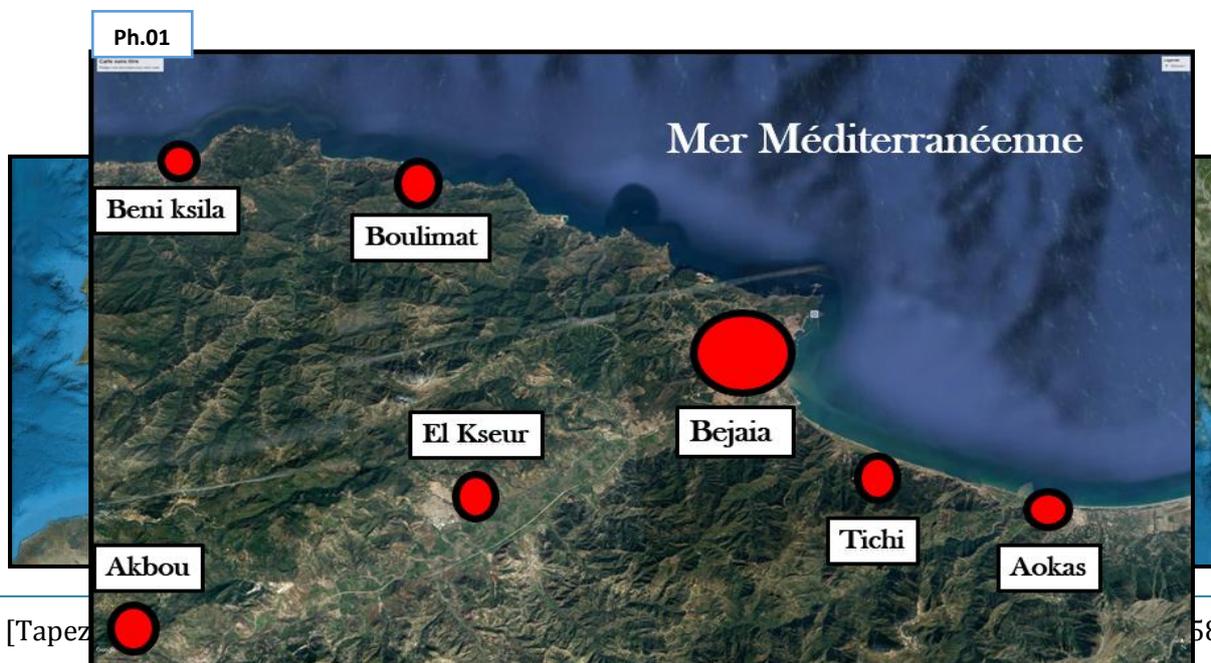


2.3. Echelle locale

La ville de Bejaia se situe; Environ :

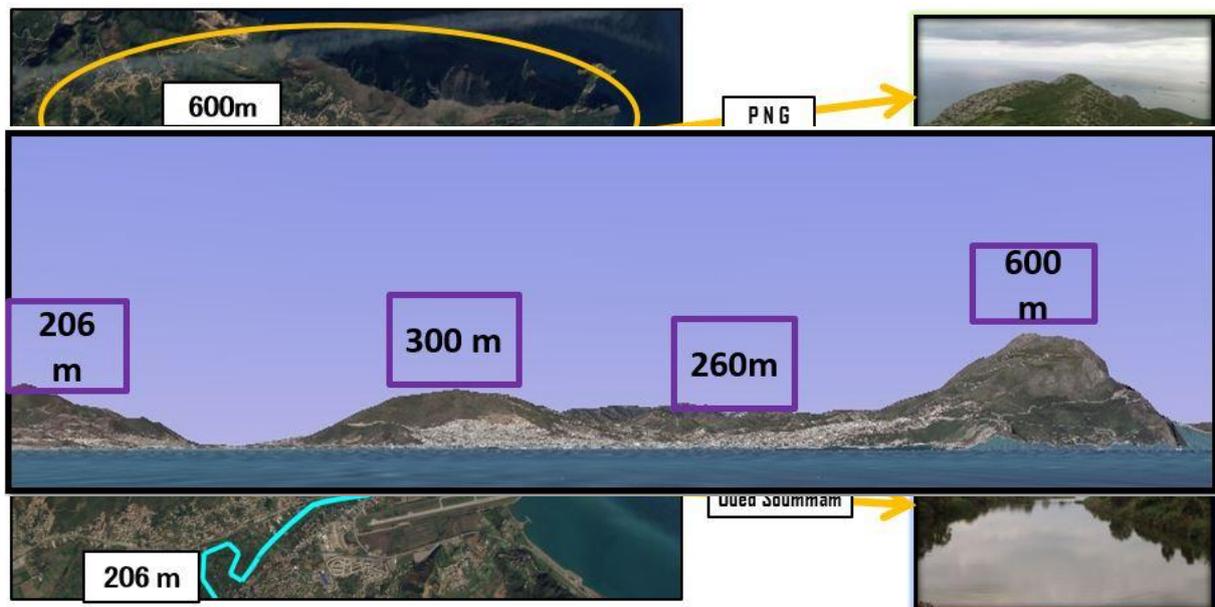
- ouest d'El Kseur le grand port de la ville de Bejaia
- D'Akbou (au Sud et Sud/Ouest) n'une pas des grandes zones industrielles de la wilaya
- Beni Ksila et Boulimat sur la côte ouest de la ville sont des villages attractifs.
- Au niveau touristique, Tichy et Aokas sur la côte sont de la ville, sont des villes avec une grande densité et riche de l'infrastructure touristique par rapport la côte ouest.

Figure 4 : Situation la ville de bejaia a l'échelle locale



2.4. Sur le plan morphologique et naturel

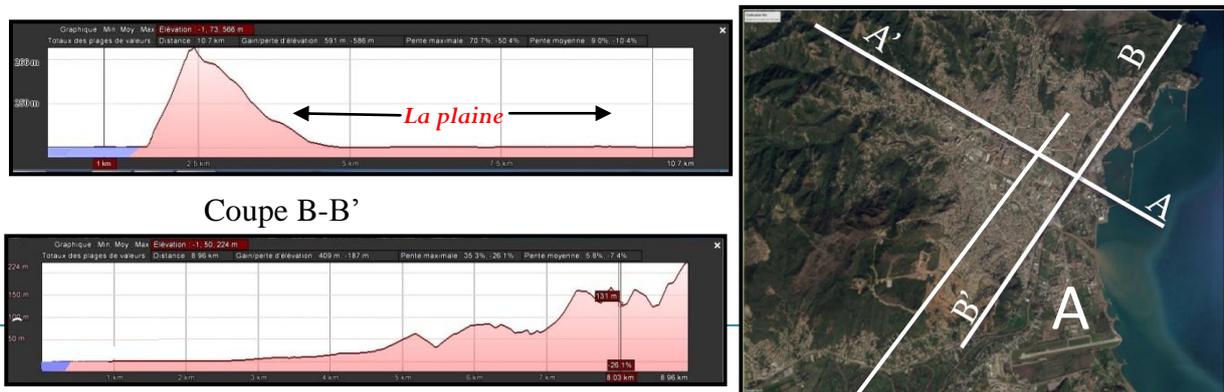
Bejaia se présente une morphologie variée grâce à ces chaînes des montagnes ces plaines et son réseau hydrographique et qui marque le plus ses plages merveilleuse



Topographie :

Les montagnes : 60%. Collines et piémont : 10%. La plaine : 30%.

2.4.1. Les coupes topographiques

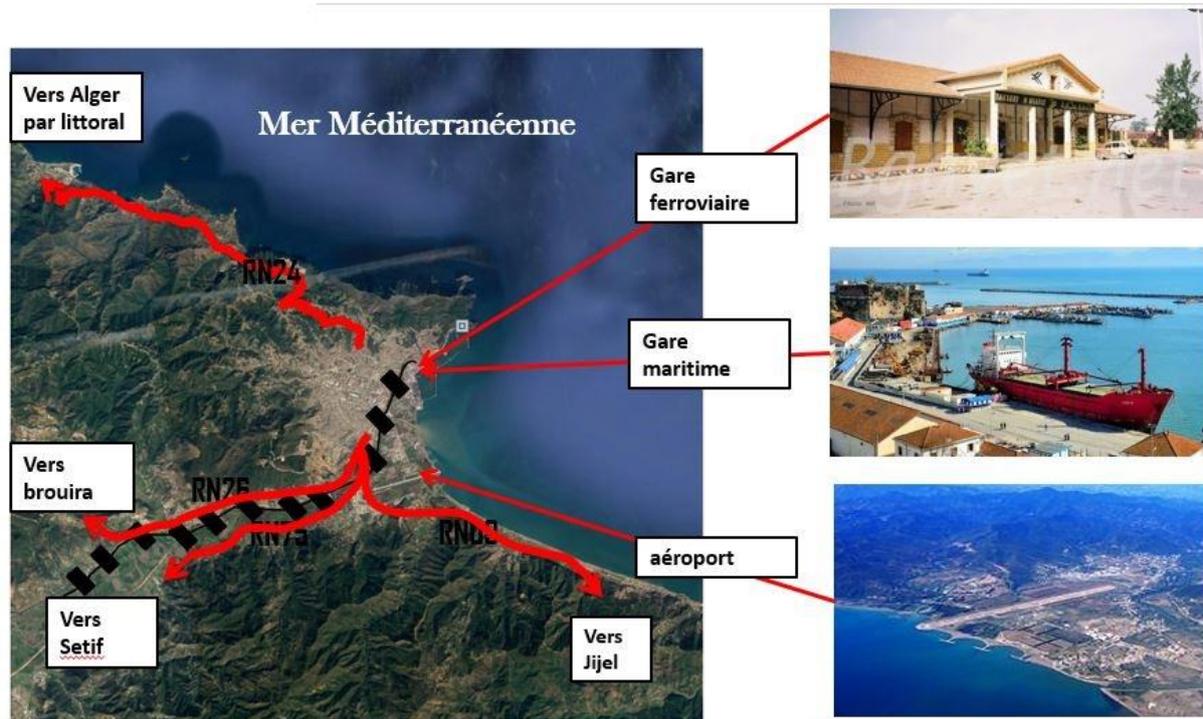


← La plaine →

2.5. Coupe A-A' Accessibilité

2.5.1. Accessibilité extérieur

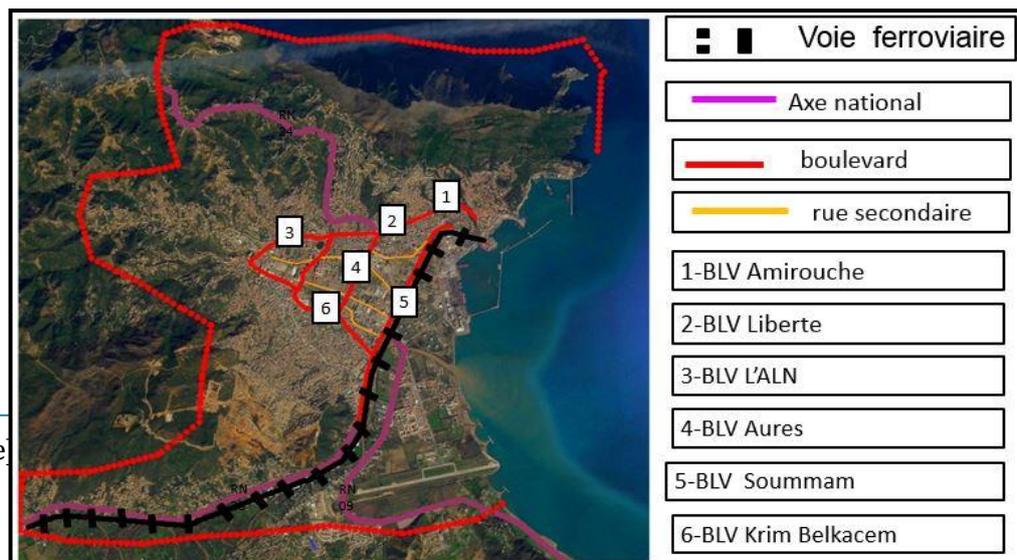
Bejaia dispose de toutes les infrastructures de desserte et de communication nécessaires au bon fonctionnement d'une ville. Elle est équipée d'une gare routière, d'une gare ferroviaire, d'une gare maritime, d'un aéroport et d'un port. En ce qui concerne les liaisons routières, qu'elles soient nationales (RN 24, RN 26 RN 75 RN 09) la relie aux différentes wilayas.



2.5.2. La mobilité intérieure

Notre zone d'étude est dotée d'un réseau assez structuré car il dessert la totalité de ses espaces. La mobilité à l'intérieur de la ville se fait par des voies routières et ferroviaires.

Voies Mécaniques:



[Tapez un texte]

3. Délimitation du périmètre de la ville

La ville de Bejaïa est délimité du :

- Sud-est par la mer.
- Nord par le parc national de Gouraya.
- Sud- ouest par une chaine des montagnes.
- Sud par les terres agricoles de la commune de tichy



D'autres particularités d'exception méritent d'être présentées

Bougie, Saldae, El Naciria ou Bgayeth sont tous des appellations que la ville de Bejaia a connus à travers sa grande histoire une ville qui a gravé son nom dans l'histoire de la Méditerranée et dans le monde aussi. après les phéniciens et les Romaines le prince Hammadide Prend la ville et faite d'elle la capitale de du royaume Hammadide. C'est là où Bejaia est Devenue la ville la plus prospéré en Afrique du nord au XII siècle selon le savante EL Idrissi. Et c'est dans cette période Bejaia était un minaret des sciences et de savoir, plusieurs chercheurs et savantes ont visité la ville pour prend le savoir .parmi eux le mathématicien italien Leonardo Fibunacci, le philosophe catalan Raymond Lulle, le métaphysicien andalou Ibn Arabi, et le fameux historien IBN Kheldoun. Et la ville ou la région de Bejaia a connu aussi le début de la dynastie fatimide, qui sont Conquis toute l'Afrique du nord dans le 13e siècle, après le chut des Hammadide les espagnoles ont pris la ville, ils sont détruit presque tous ce que les hamadite ont construit, Après l'entre des ottomanes et la nomination de l'Algérie une wilaya ottomane. La ville de Bejaia est resté toujours dans l'ombre .elle a perdu son image comme une capitale, et une Ville de savoir .et comme tout le monde savent les Ottomans sont une dynastie qui prend pas le savoir et les sciences comme une priorité « comparant avec les Andalous ». Après l'entrée des Français la ville est tombée sous les mains des Français en 1845. Et là où la ville a commencé à récupérer son image comme une ville historique et de grande Valeur. Et dans la période coloniale la ville est restée toujours une ville qui écrit l'histoire avec plusieurs révolutions contre les Français.

Le tourisme

Quand on traite de l'activité touristique à Bejaia on évoque plus ses plages environnantes attirant le touriste que l'évocation de la ville elle-même. Ce sont ses plages qui prennent en charge l'activité touristique de la région; le seul attrait touristique que possède la « ville » de Bejaia est le parc National de Gouraya, et ce dernier devient difficilement accessible; on s'y rend via une voie mécanique qui n'est pas facilement lisible au niveau de la ville. Et le Parc ne dispose pas d'aménagement spécifique convenable; susceptible de prendre en charge le touriste et le pousser à y revenir. D'autre part, le PNG est soumis à des facteurs de dégradation continue, il n'est pas pris en charge; il n'est pas entretenu comme il se doit. Faute de prise en charge et d'entretien.



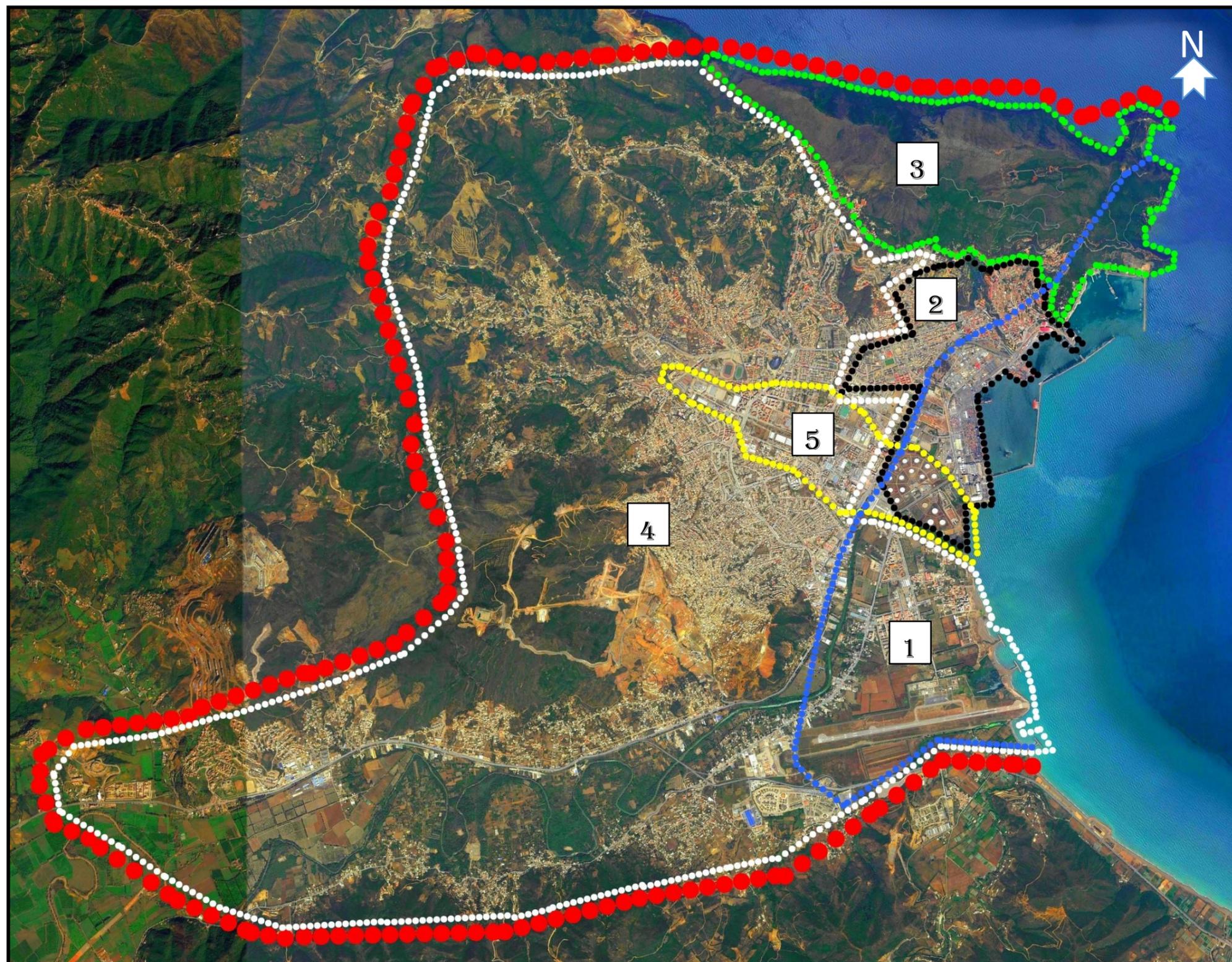
Le PNG Bejaia



Le cap Carbone Bejaia

Les différentes entités de la ville

- 1 Front de mer
- 2 Bejaia avant l'Independence
- 3 Parc National de gouraya
- 4 Tissu poste coloniale
- 5 Tissu récupère de Z.I



Après la lecture et l'analyse de notre site d'étude qui est la ville de Bejaia, les constats se présentent comme suit :

Rupture Ville/Mer :

la zone industrielle et la zone portuaire créent une rupture visuelle et fonctionnelle entre la ville et le front de mer, le seul contact fonctionnel avec la mer et à partir de la promenade Brise de mer et visuelle à partir de la place Gueydon.

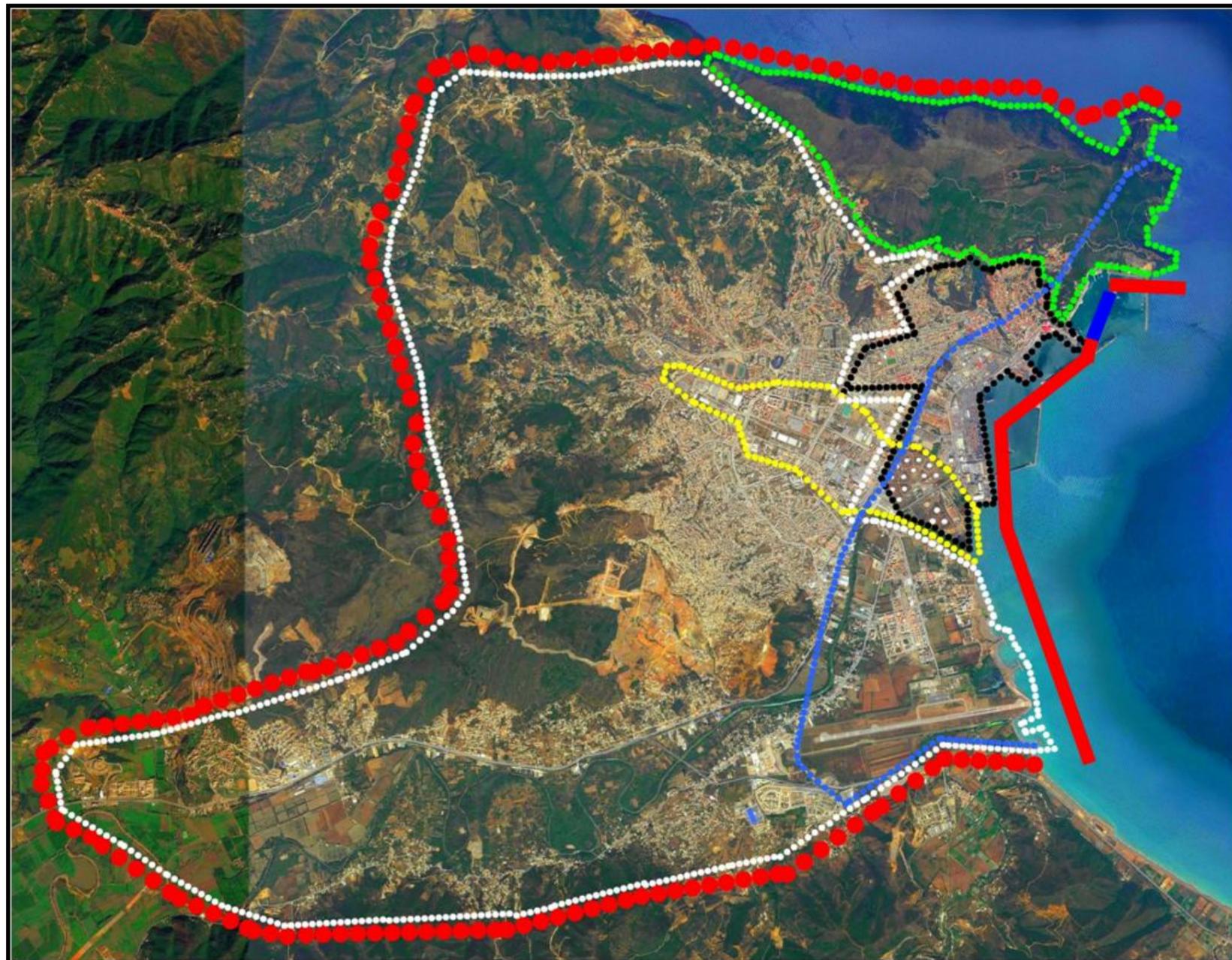


Photo montre la zone portuaire et industrielle qui crée une rupture entre la ville et la mer

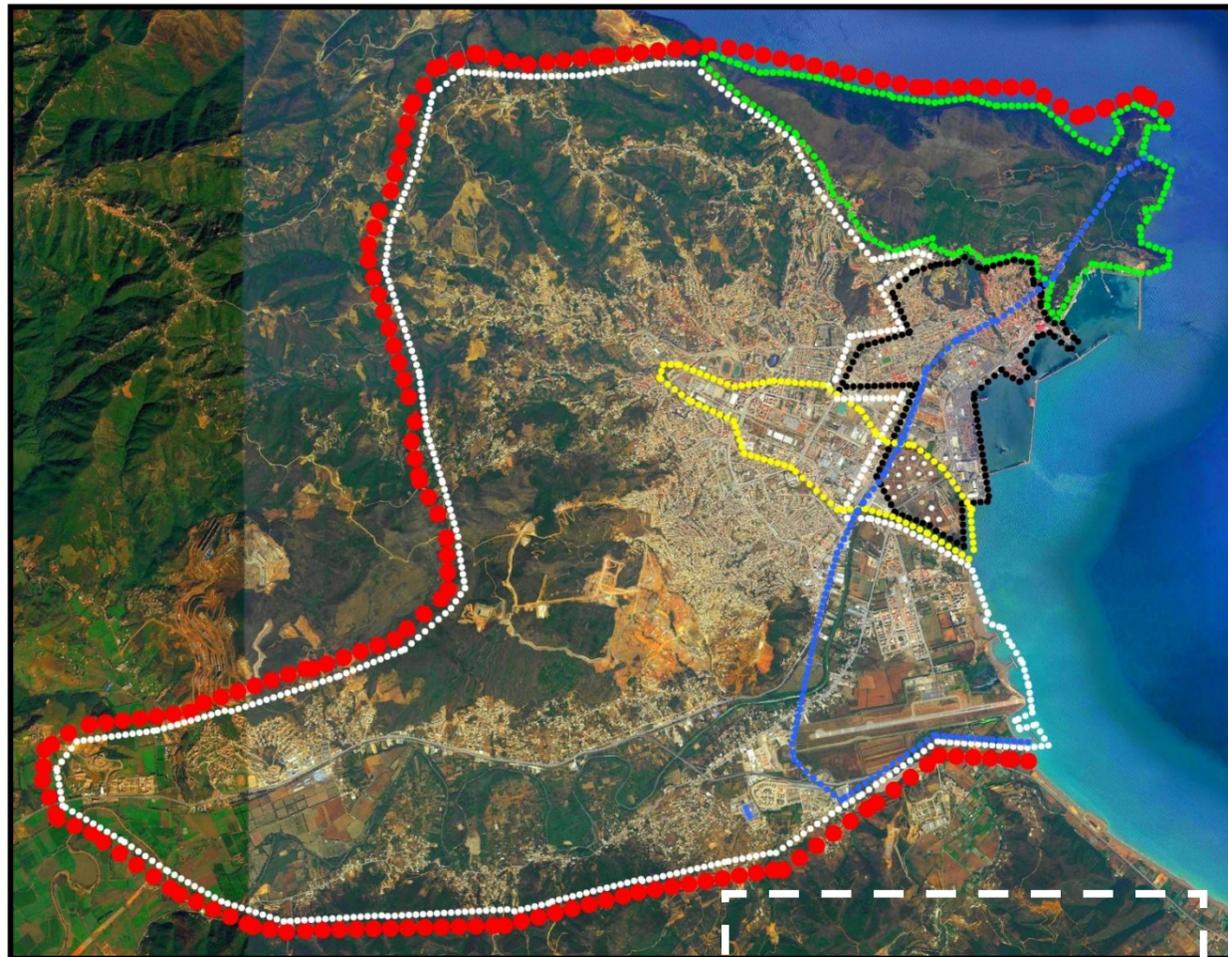


La promenade Brise de mer le seul Contact ville /mer existant

- Contact ville /mer existant
- Contact physique ville /mer inexistant
- La zone Industrielle et zone portuaire créent une rupture ville /mer

Rupture Ville/PNG/Mer :

Une faible articulation entre (P.N.G/ville), La route vers gouraya est étroite et difficile à accéder vu son relief accidenté (construit dans la période coloniale les années 1940). Absence des espaces de repos et de stationnement.



4.10m

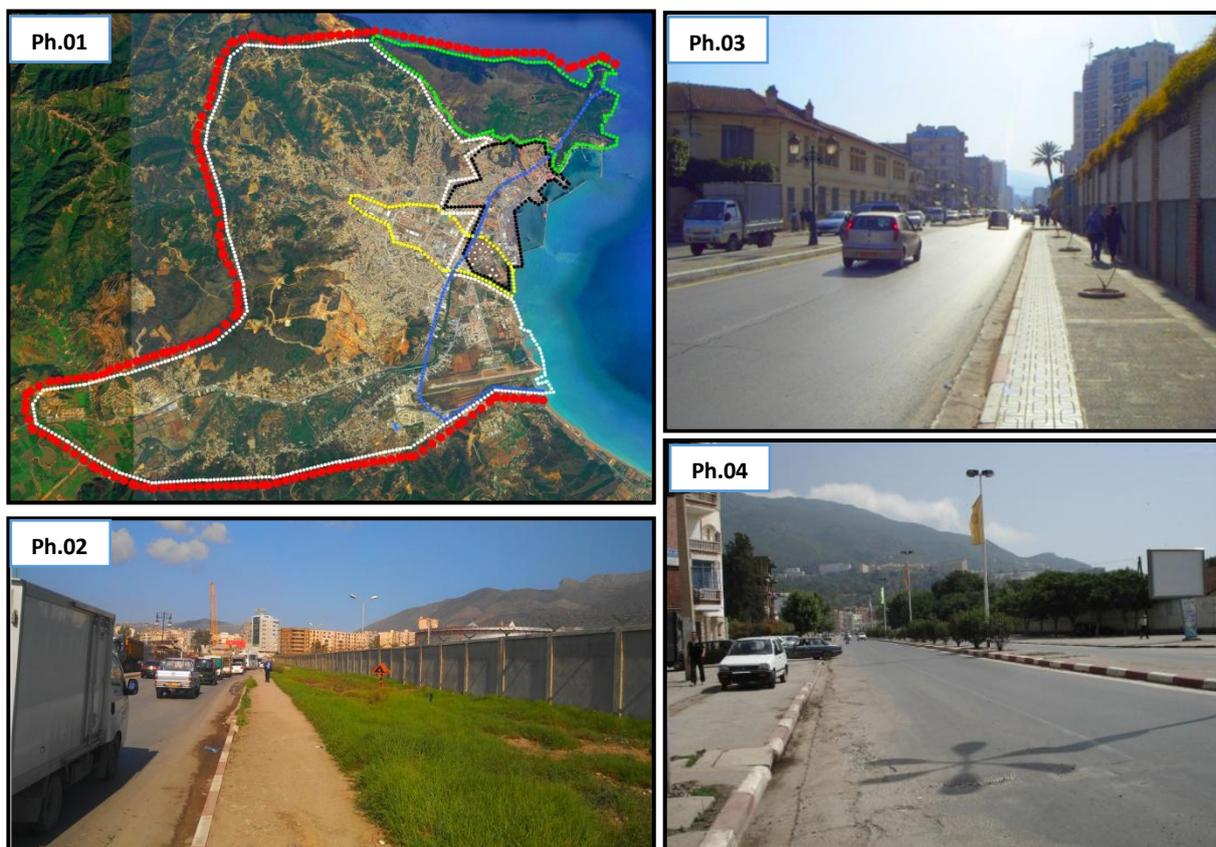
4.80m

Les Photos montre la route est étroit vu son relief accidenté

Rupture entre les différentes entités de la ville :

- Absence d'articulation entre les différentes entités de la ville (Ancien tissu, les nouvelles extensions et la zone industrielle et le P.N.G) sur le plan fonctionnel et animation.
- problème d'infrastructure et d'aménagement routier « tous les axes nationaux passe par le centre-ville de Bejaia ». Cela à cause des problèmes de circulation et d'embouteillage au niveau du centre-ville.
- Absence d'une centralité à l'échelle de la ville à cause de la zone industrielle qui occupe le centre-ville et devise la ville en deux.
- Diminution de l'importance de centralité au niveau du noyau historique et l'absence d'animation et d'éléments de repères ainsi les espaces d'accueil qui assurent l'articulation et la continuité avec les différentes entités de la ville.
- Les potentialités naturelles sont délaissées et peu exploitées et non articulées entre elles (P.N.G, Oued Soummam, Oued Sghir et le lac Mézaia.)

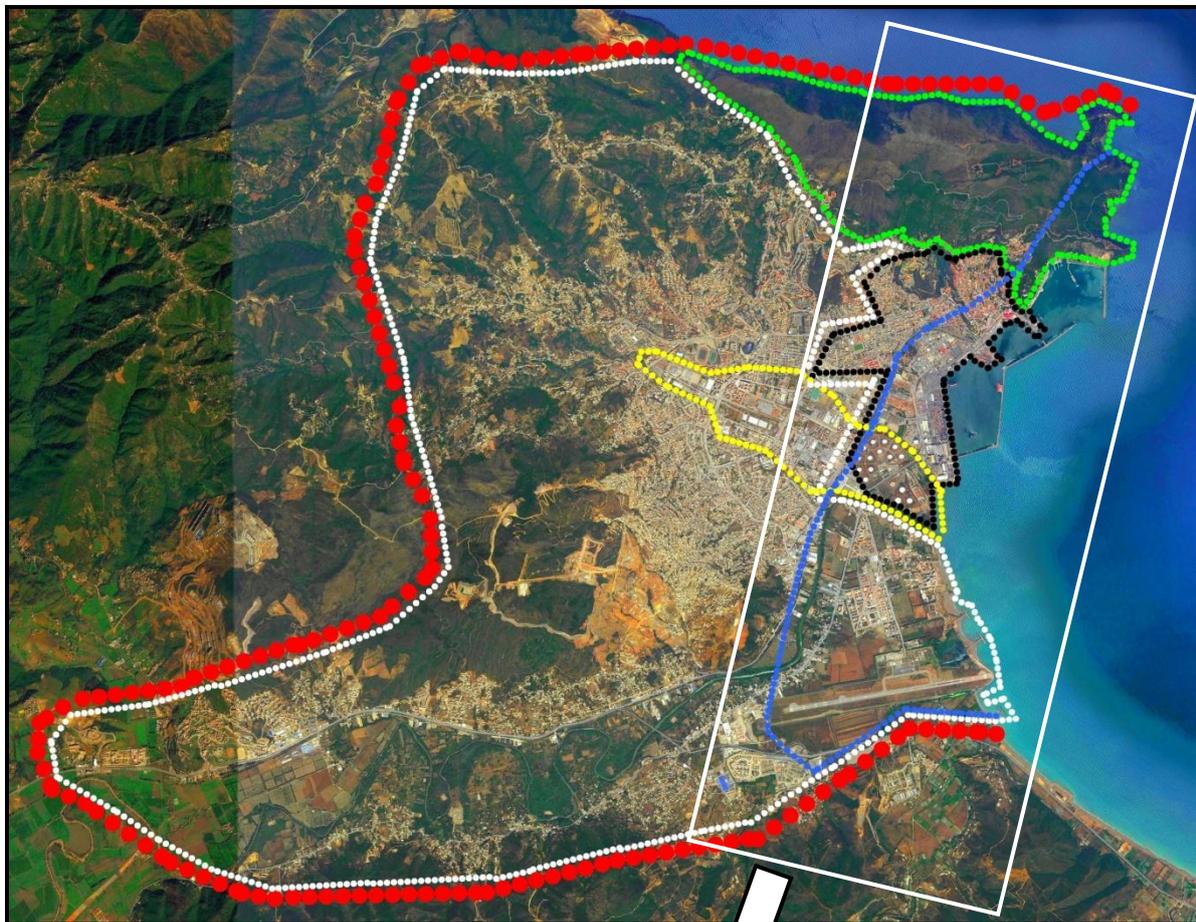
Figure 5 :



Les photos montrent la rupture entre les différentes entités de la ville. 01: une carte schématisée de la ville de Bejaia montre les différentes entités de cette ville .02 et 03: des photos de boulevard de la Soummam et l'entrée de la ville sur la RN09 montrent le mur de clôture qui crée une rupture entre la ville et sa mère .04: photo de l'un des grands boulevards de la ville montre l'absence d'animation qui a créé une rupture entre ses différentes entités

Choix de la situation d'intervention

Pour la suite de notre travail on a opté d'intervenir sur Le front de mer de la ville de Bejaia, qui se distingue par ces éléments naturels diversifiés, urbanistique « tissu coloniale, tissu industrielle et portuaire », architectural, historique et culturel, qui ont donné à ce site une importance primordiale. La situation regroupe plusieurs entités de la ville « la partie front de mer de P.N.G, noyau historique, zone industrielle et les nouvelles extensions», Grace à ce regroupement des entités notre situation peut articuler et remodeler tous les composantes de la ville Le front de mer joue un rôle important dans le développement économique de la ville, par la zone portuaire qui est classée parmi les meilleures en Algérie et par l'exploitation de ses richesses pour une meilleure mise en tourisme de cette ville . Existence d'une infrastructure de transport « une gare maritime, gare ferroviaire, l'aéroport international » qui donne à notre site une importance primordiale.



La situation d'intervention « Le front de mer »

B- état de la situation front de mer :

La situation de front de mer est constituée de deux parties :

- La partie nord (de la baie des aiguades jusqu'à la route OUAGANA Ahmed)
- La partie sud (de la route OUGANA Ahmed jusqu'à l'aéroport international FERHAT Abbas).



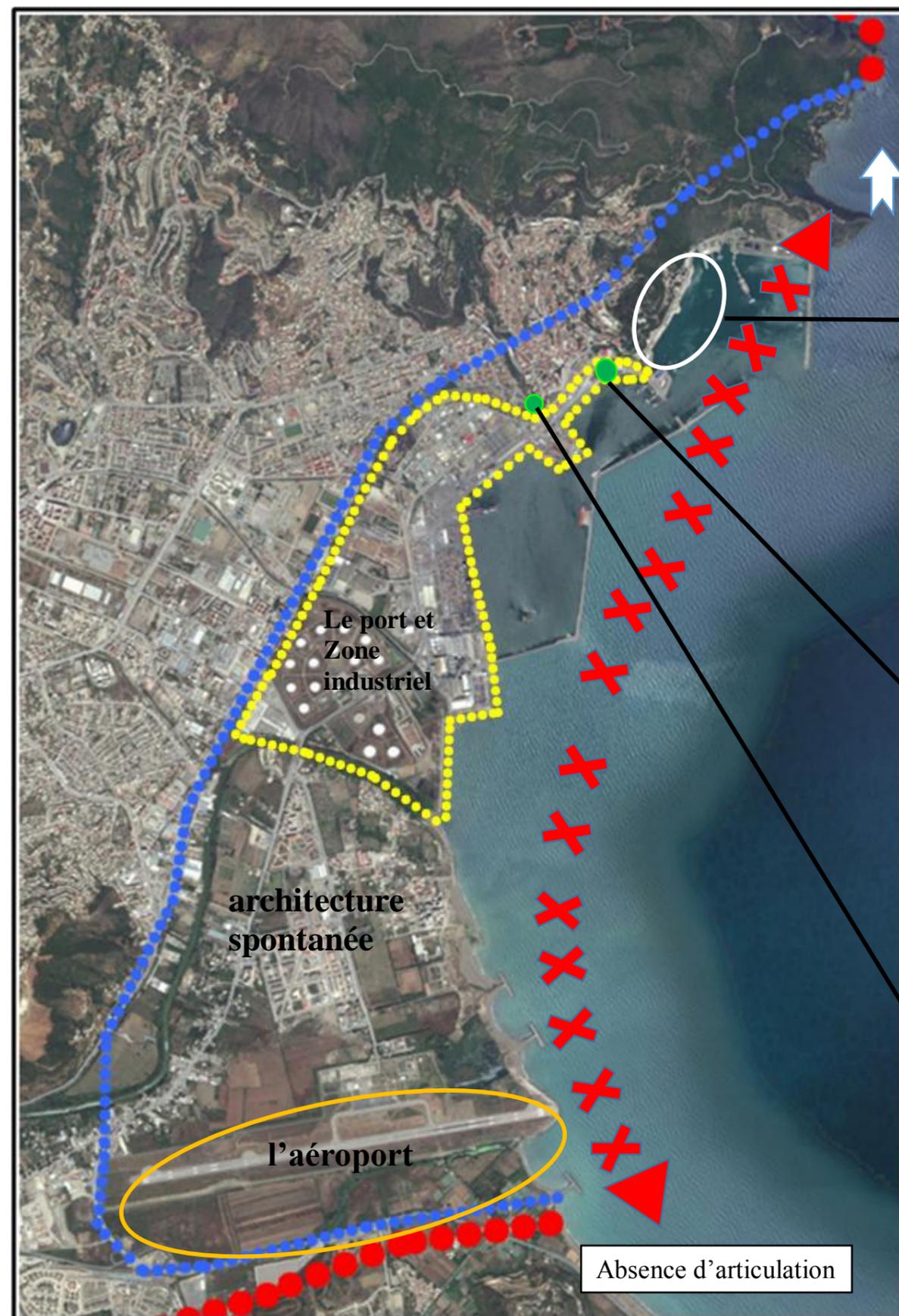
La partie nord du front de mer est composé de quatre parties qui sont :

1. la baie des aiguades .
2. le port pétrolier .
3. la promenade brise .
4. la partie centrale .

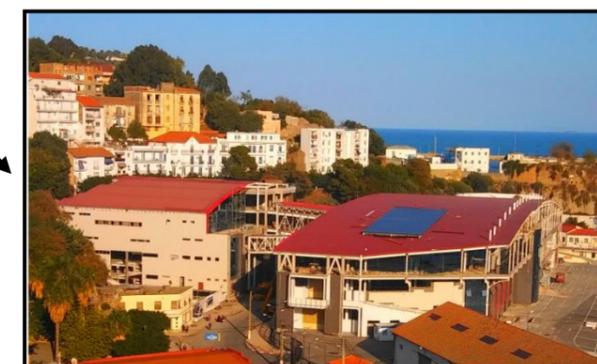
La partie sud de front de mer est composé de quatre parties qui sont :

1. le port commercial et son arrière port .
2. la zone industrielle .
3. Sid Ali Lebher .
4. la zone aéroportuaire .

- ❖ Le front de mer un site riche sur le plan urbanistique et architecturale (tissu urbaine, tissu industriel) et naturel (les montagnes, oued Soummam, les plages)
- ❖ Existence des infrastructures de transport (la nouvelle gare maritime, gare ferroviaire, l'aéroport international Ferhat Abbas) .
- ❖ Existence d'un seul contact de la ville avec la mer qui est : la brise de mer.
- ❖ Absence d'articulation entre les parties de front mer.
- ❖ Des richesses naturelles mal exploité.
- ❖ Problème de mobilité et stationnement.
- ❖ Espace industriel mal structuré, foncier mal exploité et une infrastructure un peu dépassée
- ❖ L'arrière-port contient certaines activités qui posent des problèmes de pollution environnementale et visuelle à la ville et aussi au front de mer
- ❖ Manque des espaces de détente et d'infrastructure touristique .
- ❖ La partie sud favorisait une architecture spontanée sommaire et un tracé urbain non structurée
- ❖ L'entrée de la ville (sur la RN9) est désagréable avec un mur de clôture de la zone industrielle et de l'arrière-port le long de l'entrée d'un côté et d'autres cote le mur de clôture de la zone militaire ça fait honte pour l'entrée d'une ville littorale comme Bejaia.



La brise



Gare Maritime



Gare ferroviaire

Absence d'articulation

L'aire d'intervention :

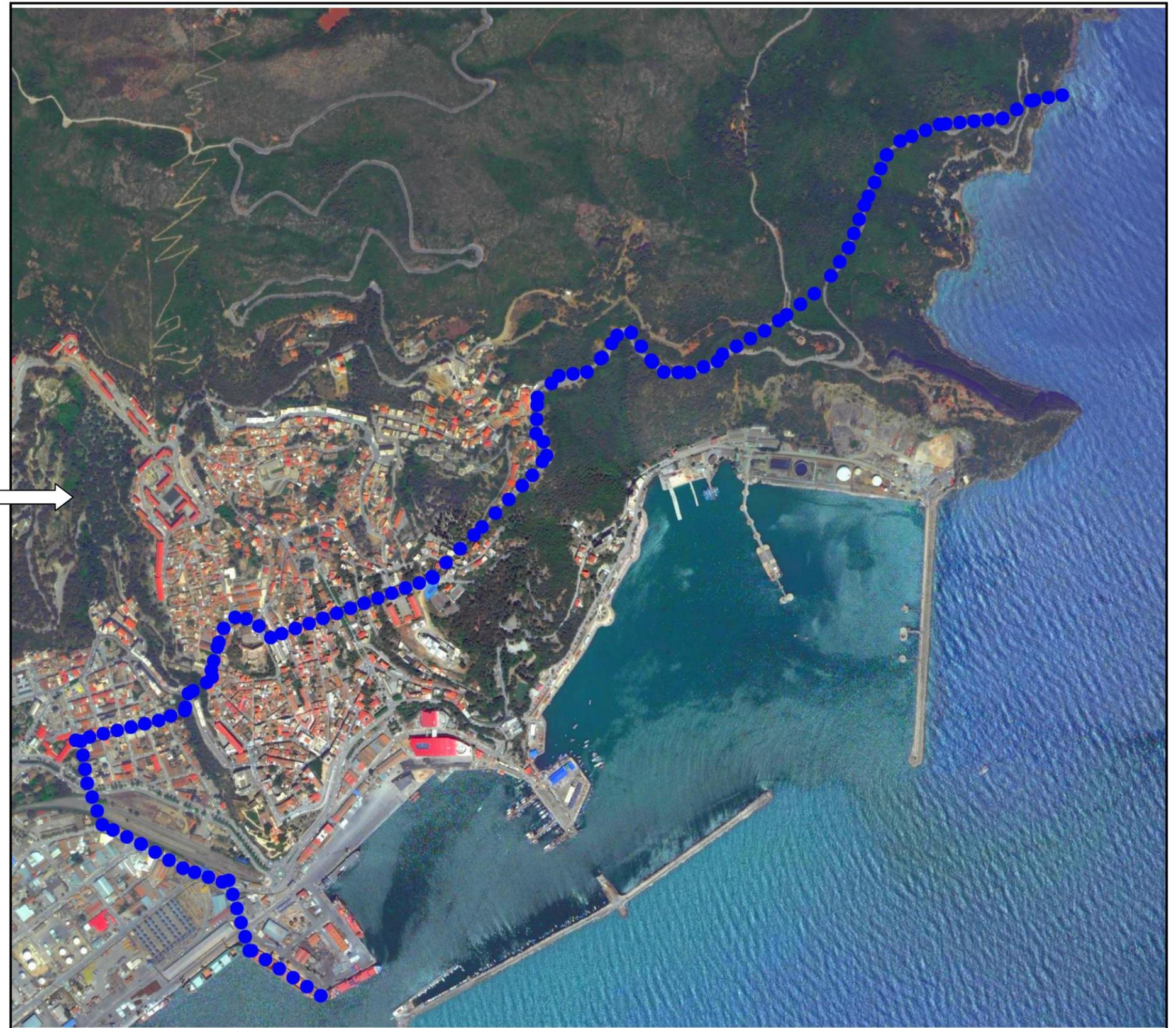
Dans la problématique de thème et le but de créer cette relation perdue entre la ville et son front de mer est pour une meilleure image touristique de La Ville de Bejaia on a opté d'intervenir dans la partie nord de front mer , cette partie est la plus riche sur le plan naturel (site touristique La baie des aiguades , le front de mer de PNG et l'esplanade de la brise), sur le plan urbanistique et architectural (tissu colonial riche par des éléments qui renouent avec la mer), richesse historique et culturelle dans la partie centrale le constat spécifique de notre aire d'intervention se présente comme suit :

Délimitation de L'air d'intervention :

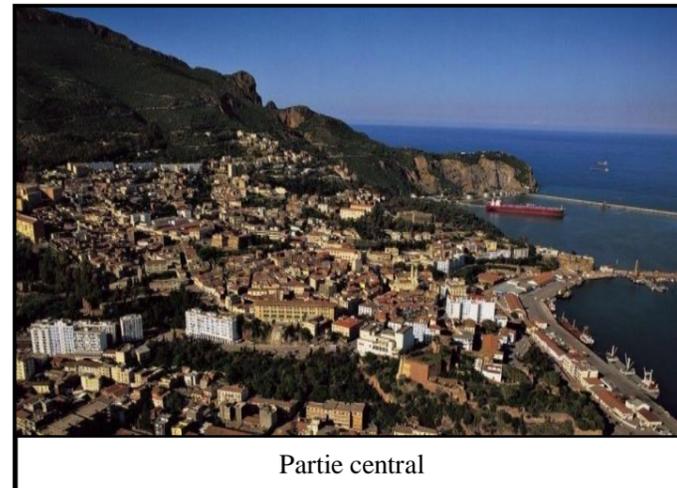
Le site d'intervention délimité par :

- sud est par la mer.
- nord par PNG et cap carbone.
- sud-ouest par port commercial

Et la partie haute de noyer historique
(L'axe port Fouka et fort Moussa.



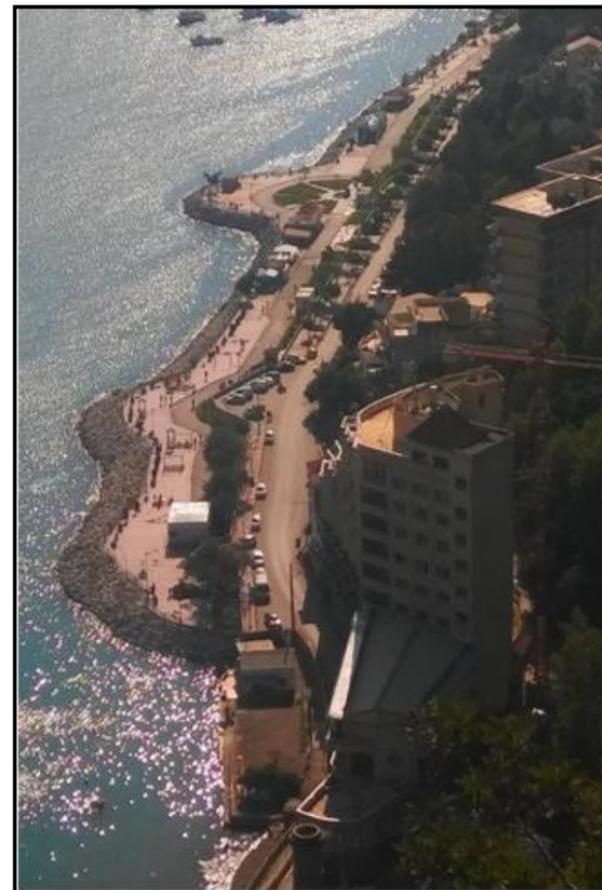
La partie nord occupé par la partie centrale, le port pétrolier , deux sites touristiques (la brise de mer et la baie des aiguades) Une richesse Natural (plage, forêt, montagne) Absence d'aménagement au niveau de La baie des aiguades Absence d'articulations sur le plan fonctionnel entre les éléments de la partie nord, Problème de mobilité, stationnement, pollution et de bruit Cite riche sur le plan topographie (une morphologie varie)Corniche d'aiguade en État dégradé et dépassé le port pétrolier crée une barrière physique entre les deux sites touristiques (la brise de mer et la baie des Aiguades) .



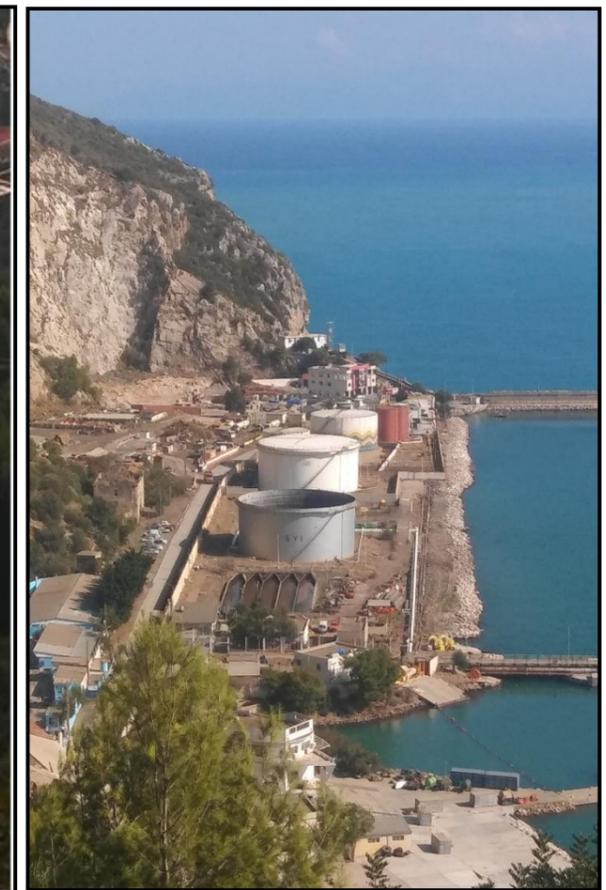
Partie central



La baie des Aiguades

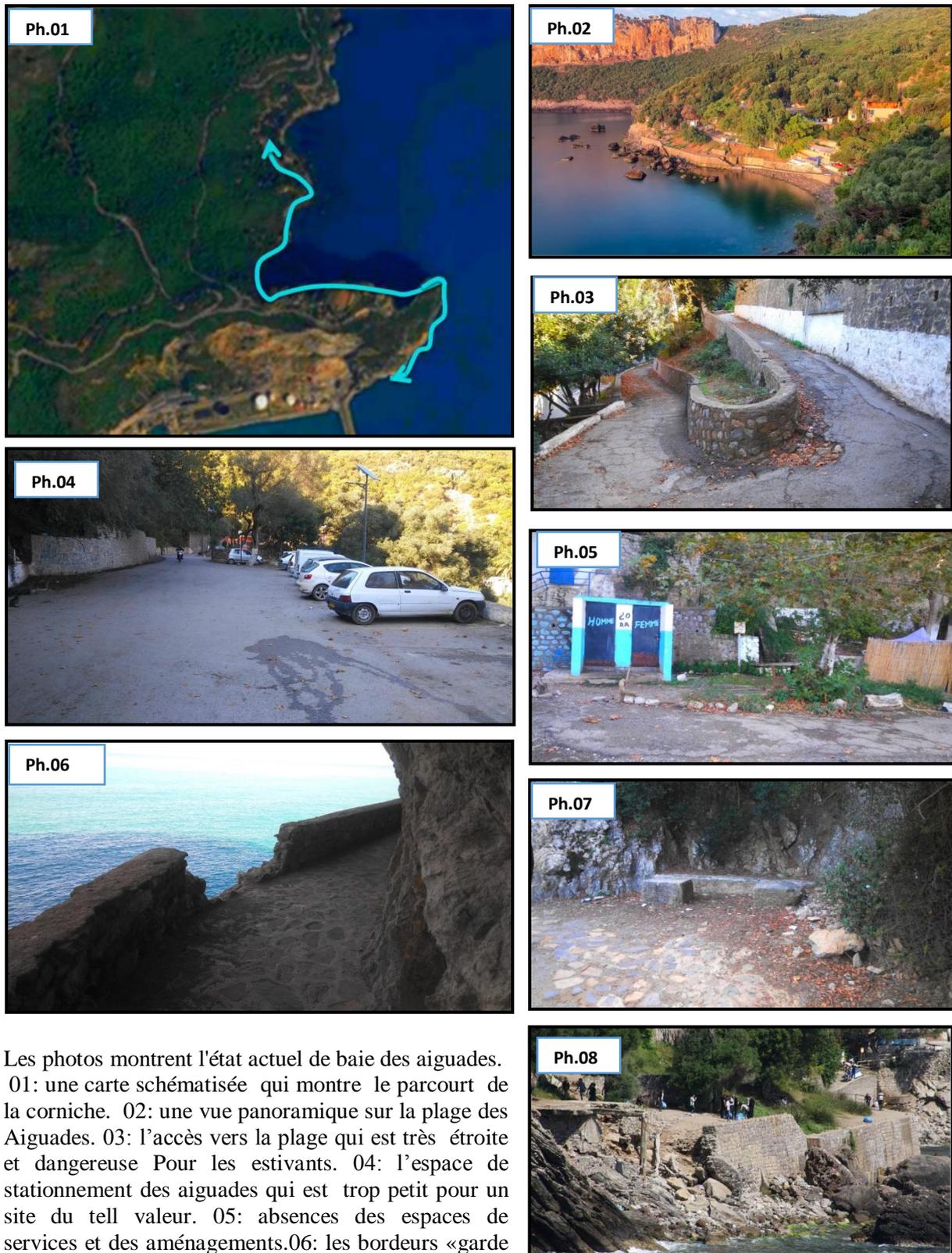


Le port pétrolier.



La brise

Figure 01 : la baie d'aiguades



Les photos montrent l'état actuel de baie des aiguades.

01: une carte schématisée qui montre le parcours de la corniche. 02: une vue panoramique sur la plage des Aiguades. 03: l'accès vers la plage qui est très étroite et dangereuse Pour les estivants. 04: l'espace de stationnement des aiguades qui est trop petit pour un site du tell valeur. 05: absences des espaces de services et des aménagements.06: les bords «garde Corp. » de la corniche qui devenue un danger pour les visiteurs.07 : absences des espaces de repos et des balcons dans le parcours de la corniche. 08: la

plage qui est dans un état critique et des falaises non aménagé.

- L'ancienne ville possède un tissu colonial bien structuré avec des percées vers la mer, avec une façade qui a pris en considération les particularités de la ville littorale.
- Après l'indépendance on voit une rupture entre le front de mer et l'ancienne ville sur le plan architectural et urbanistique à cause des raisons de sécurité, le tissu du front de mer se compose de baraquement de dépôt et de hangars en état dégradé et abonde donc pas de continuité cohérence entre les deux tissus ce qui a créé une séquence d'une faible animation.
- Mur de clôture crée une barrière physique et isolée le port de sa ville.
- Une gare ferroviaire planifiait dans les années 40 avec un minimum de service et une gare maritime qui est au cours de réalisation avec un emplacement mal réfléchi
- Un grand manque des places de stationnement.



Gare ferroviaire



Percé vers la mer

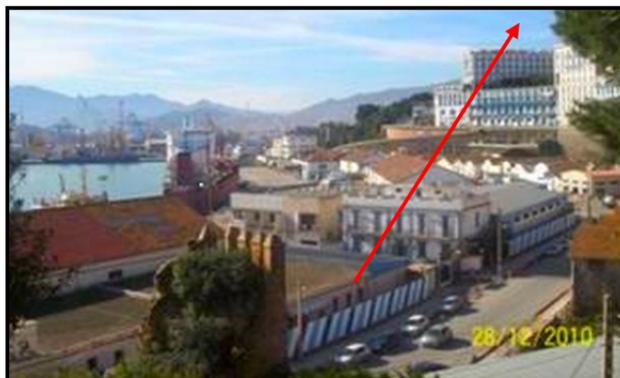


photo montre le mur de clôture qui entoure le port.



Gare maritime



photo montre les baraquement et hangars qui occupent cette partie du front de mer.

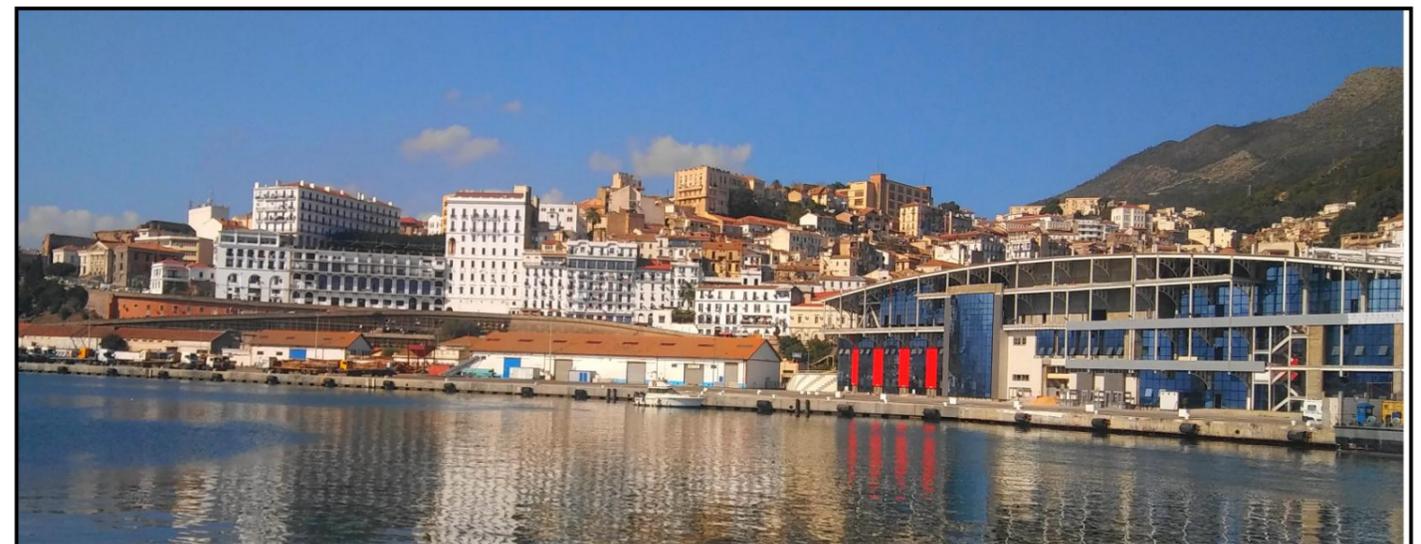


photo montre la façade maritime a pris en considération les particularités de la ville littorale

Le contact physique entre l'ancienne ville et son front de mer est inexistant à cause des baraquements qui occupent presque toute cette partie centrale et aussi la gare maritime et ses clôtures, et le seul contact visuel et à partir de la place Gueydon.

Figure : la place Gueydon.



Figure montrant le seul contact visuel de qualité avec la mer à partir de la place Gueydon.

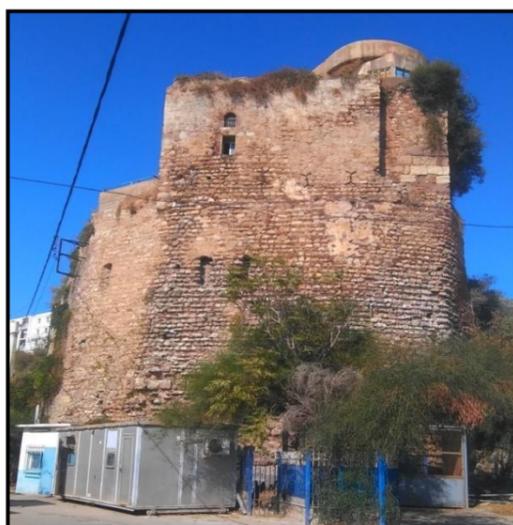
Figure montrant le seul contact visuel de qualité avec la mer à partir de la mer



La carte montre la partie centrale, et en rouge la place gueydon

Figure : les monuments historique de la partie centrale.

Dégradation du patrimoine architectural qui se trouve en mauvais état et menacé de ruine.



1-Fort Abdelkader



2-Casbah de Bejaia



3-Porte sarrasine

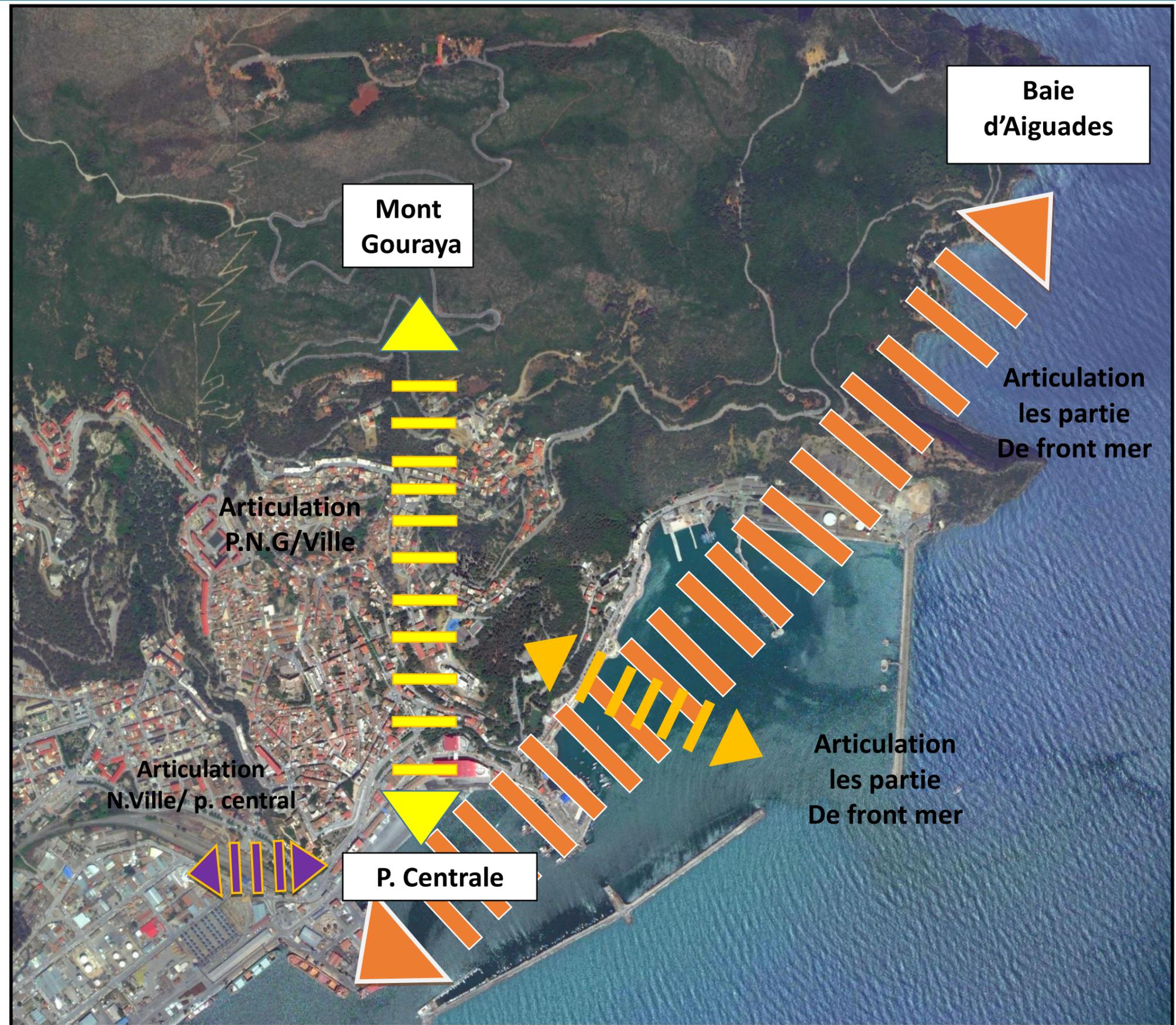


Le port de pêche qui n'est pas bien exploité et souffre de manque des équipements d'accompagnements.

Schéma de Principes d'aménagement:

Après avoir fait le constat de la ville de Bejaia, notre intervention consiste dans un premier temps à la proposition d'un schéma de principes d'aménagement dont on a cerné les problèmes majeurs. Ceci afin de donner une meilleure image de marque de la ville.

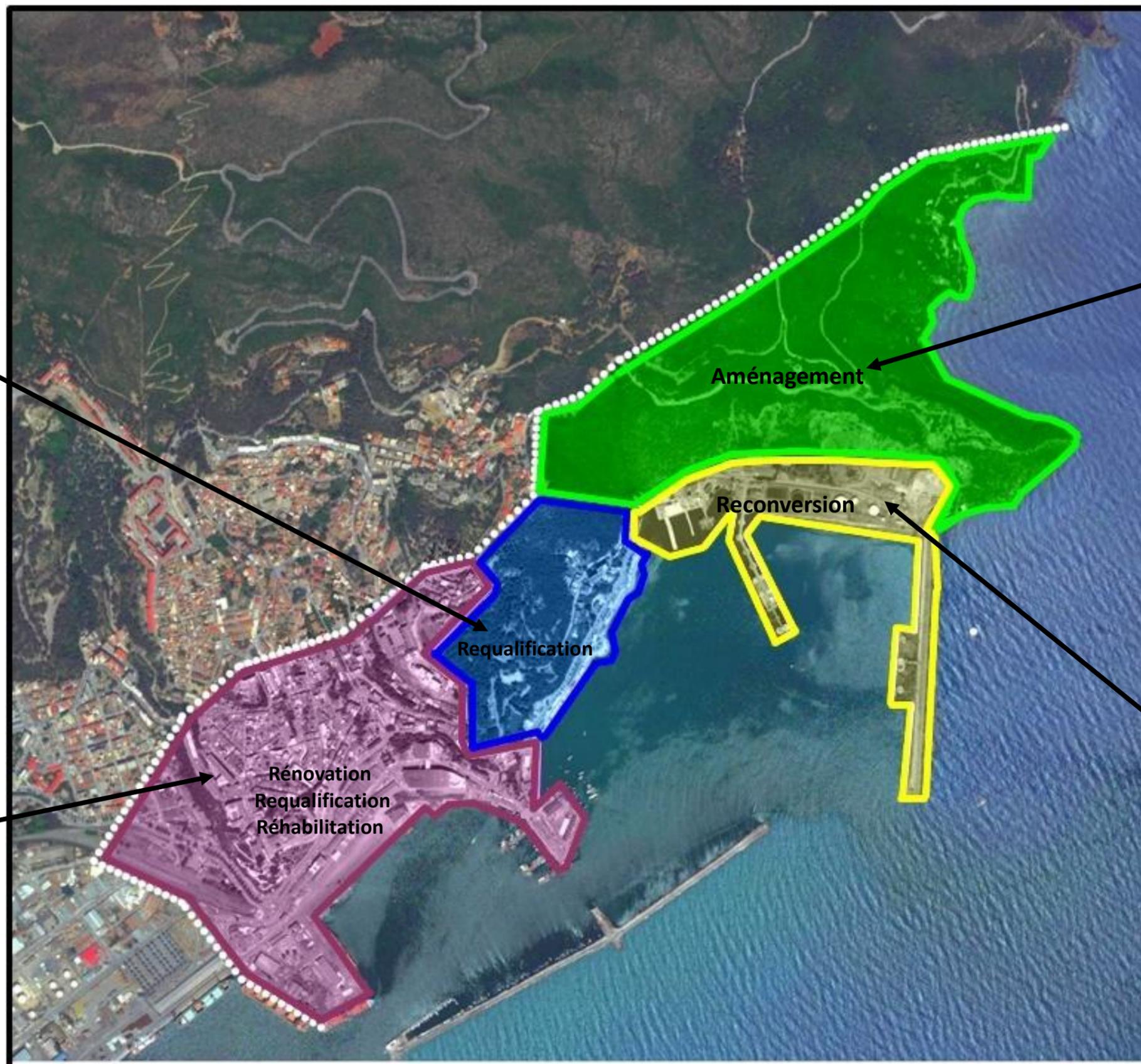
- Articuler les parties de front de mer
- Articuler la ville avec son front de mer
- Articuler entre la partie centrale et le mont Gouraya .Articuler le noyau historique avec les nouvelles extensions.



Plan d'action :

Action :
Requalification
Objectif :
Pour la mise en valeur de l'esplanade de la brise de mer et pour une Meilleure image attractivité

Action:
Rénovation
Requalification
Réhabilitation
Objectif :
Pour exploiter les ressources humaines cultural naturelles et économique a travers une politique de développement touristique par la récupération de la partie central au public



Action :
Aménagement
Objectif :
Pour Une Meilleure image touristique De La Ville De Bejaia et dans le but d'articuler la baie

Action :
Rénovation
Objectif :
Pour redynamiser le front de mer afin de favoriser son attractivité touristique et renforcer l'image touristique de la ville

Choix du périmètre d'étude

A partir de la lecture analytique faite précédemment, notre choix du périmètre d'étude est l'ancienne ville, vu l'importance du potentiel qu'elle présente (patrimoine historique très riche entourée d'un patrimoine naturel très important ; la trame verte et la mer). Cette situation peut articuler et remodeler la relation entre l'ancienne ville, la mer, PNG, et la nouvelle ville.

Nous notons que cette dernière (l'ancienne ville) est en rupture avec son patrimoine et notamment la mer, ainsi que avec la plaine. Cette rupture s'accroît de plus en plus vu les activités qu'elle abrite (le port de marchandise et les dépôts avec une superficie d'environ de 80h) de côté de la mer, et la contrainte topographique entre le noyau historique et la plaine.

Cette rupture constitue la problématique spécifique de notre ville depuis son éclatement.

Situation du périmètre d'étude

Notre périmètre d'intervention se situe au centre ville de Bejaia, il est délimité par :

- La mer au Nord.
- Port commercial et la mer à l'Est.
- La ville et mont Gouraya l'Ouest.
- la nouvelle ville au Sud.

La programmation urbaine

Notre problématique est celle qui est définie à l'échelle de 1/1000, à savoir l'articulation ville/mer et l'attribution de la vocation touristique de la ville, pas uniquement à l'échelle nationale, mais à l'échelle de toute la méditerranée.

L'entité en question, en plus de sa rupture avec la mer, PNG, et la nouvelle ville notre situation présente un manque flagrant en matière d'infrastructures touristiques et de loisirs, destinées à affirmer et renforcer la vocation touristique de la ville, ajoutant le manque de places et d'espaces vécus, exception faite au square Safia ; malgré la position qu'elle occupe, et la richesse de son environnement.

Donc notre action à cette échelle consiste à repenser cette entité de sorte à répondre à notre problématique citée précédemment, tout en exploitant les potentialités du site et ses éléments permanents. Ainsi notre problématique nous pousse à concevoir un projet d'articulation qui va assurer l'attribution de la vocation touristique de la ville, qui doit s'inscrire entre le noyau historique et la mer, ce qui constitue le front de mer de la ville, ainsi que cette situation (problématique) nécessite un certain nombre d'actions urbaines, telles que :

- La restauration des édifices historiques de l'ancienne ville (la Casbah, fort Moussa, fort AEK, les vestiges du rempart ainsi que les anciennes portes de la ville ; Sarrasine, Fouka...) et la reconversion de certains bâtiments en équipements économiques et touristiques attirant les flux (Banques, Hôtels,...) pour renforcer son attractivité et sa dynamique.
- Prolongement et l'intégration de la trame verte dans l'aménagement pour renforcer la notion du végétal qui entoure la ville et prise en charge des perspectives sur mer.
- Mise en place d'une gare multimodal sur le parcours du front de mer reliant la ville au mont Gouraya , et la ville avec les aiguade qui permettra de se déplacer facilement tout en contemplant la ville et son noyau historique et de renouer avec les plaisirs de la grande bleue par la reconversion de la gare de train a une gare multimodal (tram qui articule le noyau historique et un téléphérique articule PNG et le front mer du noyau historique)
- La prise en charge du boulevard Clemenceau et sa propagation au niveau du port. Il démarre avec un belvédère au niveau du soubassement (l'immeuble terrasse proposé) et rejoindre l'esplanade du front de mer comme aboutissement qui se prolonge dans la mer, sous forme d'un cours qui va être doté d'alignements d'arbres et des plans d'eaux, afin de rappeler le paysage naturel qui entoure la ville, et c'est aussi la prise en charge de la porte Sarrasine comme moment fort de l'entité.
- Ouvrir le port de pêche comme un nouvel pôle d'attraction et créer un axe pour Renforcer la relation avec la brise de mer etc, et aussi la prise en charge de fort A.B.K comme moment fort de l'entité.
- Mise en place d'un projet phare pour que la ville retrouve sa cohérence, son homogénéité de sa structure et son bon fonctionnement, avec l'utilisation des concepts opératoires tirés de l'ancienne ville et les éléments permanents du site à savoir : la rue, la place, le patrimoine naturel et historique cela est indispensable, afin de souder les différentes entités, et notamment la ville haute à la ville basse, ainsi que de rétablir la relation Ville / Mer ce projet sera comme une nouvelle vitrine maritime marquante la ville Bejaia.
- La prise en charge de la perspective visuelle sur mer de la place Guyedon, dans le but d'assurer non seulement la relation visuelle, mais aussi la relation fonctionnelle et physique. Cette dernière est assurée par la création d'une passerelle qui va relier la place au projet phare proposé au niveau du projet d'articulation (en centre bas de la place Gueydon). Ces derniers vont constituer le prolongement de la place

Plan d'aménagement

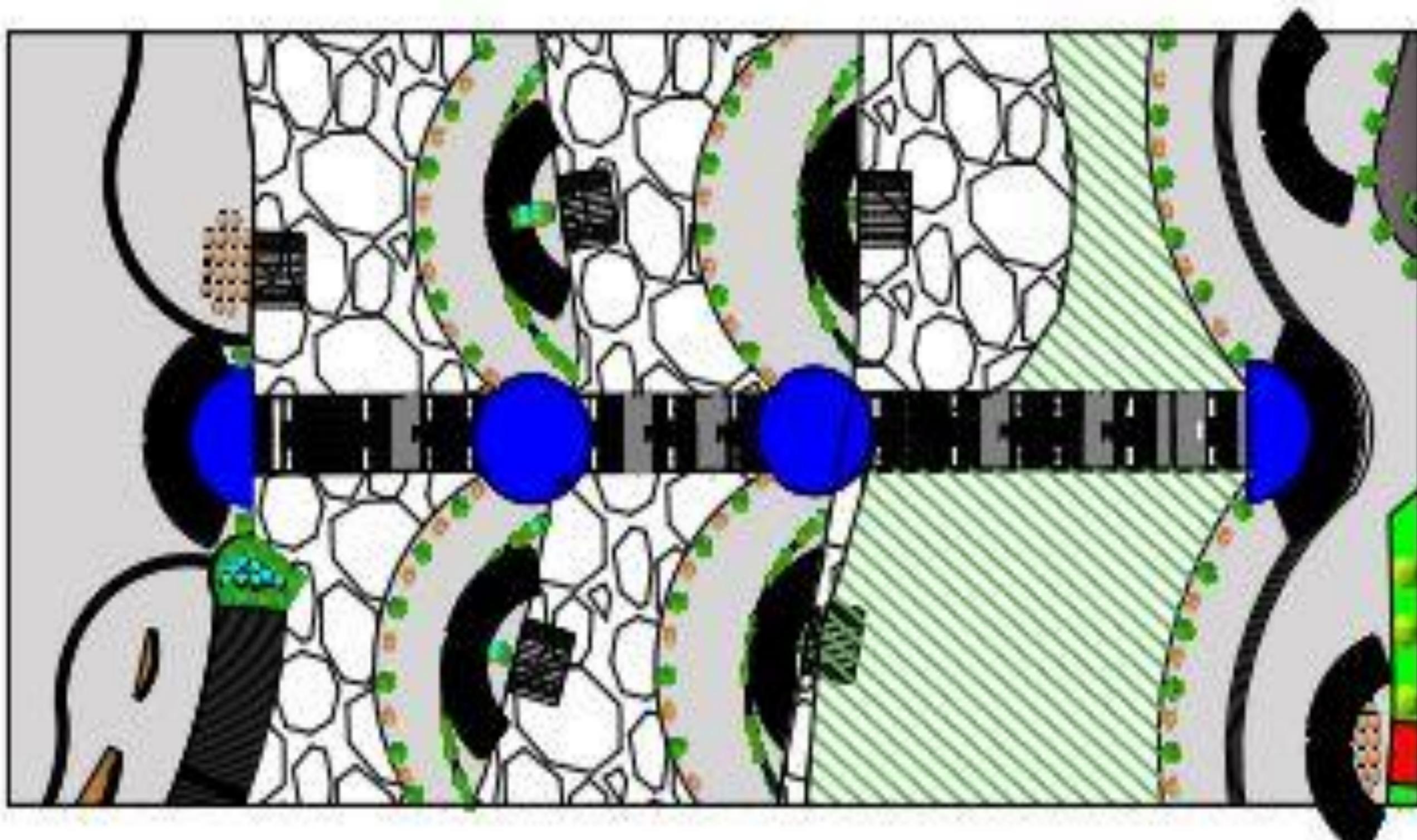


Le projet architectural Et La conception architecturale

le projet architecture était un fruit d'une longue étude des problématique de notre aire d'intervention qui est le port pétrolier de la ville de Bejaia et une solution d'un problème qui était toujours posé dans cette aménagement qui est : comment on assure la liaison entre la haute partie de la falaise et notre aménagement de port de plaisance qui sera à la place du port pétrolier ,et comme la pente de la falaise est un peu raide ont pensé à une autre solution à part les parcours et la liaison direct donc , on a décidé une téléphérique qui assure la circulation de flux entre la promenade maritime et le port avec la haute partie de la falaise es hôtel des Sim qui assure aussi l'articulation entre tous les aménagement qu'on a déjà proposé on site " les balcons urbains , l'hôtel des Sim , le village kabyle et le parking aussi etc."

et ce projet inclus deux stations une à chaque extrémité, ces station ont des espaces pour le service des espaces d'attente et des espaces de consommation qui donne sur la promenade maritime et sur le port de plaisance. et ces station sont couverte d'une forme assez particulier , qui est une forme de dôme fabriqué d'acier et de verre pour assurer toujours la pénétration de soleil et de profiter de l'éclairage naturel et de vue panoramique sur tout l'aménagement de front de mer nord de la ville de Bejaia .

Plan de masse





REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLEB BLIDA 1
Institut d'architecture et d'urbanisme

Mémoire de Master

Discipline : architecture

Option : Architecture en Zone Urbaine Littorale AZUL

Thème :

LES EFFETS SPATIAUX DE LA RECONVERSION PORTUAIRE

Présenté et soutenu par :

KHEMIS FERHAT

Sous la direction de :

M. Youcef ICHEBOUBENE

Architecte/Docteur en urbanisme, Maître de conférences
et Mme ALLOUNE S

Devant le jury composé de :

Année universitaire : 2017/2018

Remerciements

*Nous remercions Dieu tout puissant de nous avoir donné la force
d'accomplir ce modeste travail.*

*Nous tenions à présenter Nôs profondes et sincères reconnaissances
à monsieur **ICHEBOUBENE Youcef** ainsi que toute l'équipe
pédagogique (**Mme ALLOUNE.S** pour leurs conseils et orientations
durant toute l'année).*

*Toute notre gratitude aux personnes qui nous ont aidé à accomplir ce
travail.*

*Nous tenons à remercier les messagers de l'architecture, nôt
enseignants de l'institut de Blida , de la première à la cinquième
année **M^r MESKIN. H. M^{me} DEKKICHE. A , M^r BELKAID. F** ,*

***M^r ICHEBOUBENE.Y et M^{me} ALLOUNE.S** ,*

*Pour leur dévouement pour l'enseignement et la transmission du
savoir, mille merci.*

DEDICACES

-Tout d'abord je remercie **le dieu** tout puissant qui ma donné la puissance et la patience pour atteindre mes objectifs.

-à cette occasion Je dédie ce travail :

A mes **chères parents**, la lumière de mon chemin, le secret de mon réussite et ma source de soutien morale.

A mon petit **frère Abderrahmane**.

A la seule et unique **sœur Nadjet** .

A toute **ma famille** et à toute personne qui étaient a mes cotés et m'ont aidé durant tout mon parcours .

A tout mes enseignants de mon cycle d'étude.

A tous la promotion d'architecture **2018**.

و ما توفيقى إلا بالله

Résumé

Les villes littorales ont été de tout temps les plus souhaitées tant pour le développement d'activités, non seulement touristiques mais aussi pour d'autres activités économiques. Elle étaient qualifiées de laboratoires d'innovations en matière d'architecture et d'urbanisme.

parmi ces activités on note l'activité portuaire ou les ports ont longtemps représenté un lieu d'échange et de production commerciale qui booste la vocation économique de la ville . Frappés par le phénomène de désaffectation aujourd'hui ils connaissent l'apparition des friches abandonnées et les zones sous exploitées par les autorités portuaire, dont l'apparition et due aux mutations économique au détriment de la zone urbaine ou ils y sont imbriqué, et causant ainsi une rupture ville/mer.

Toutefois , ces vastes espaces abandonnés représentent un potentiel foncier très important et peuvent se prêter à de nouvelles vocations et du coup , offrent des occasions d'affaires rentables et une opportunité pour revaloriser l'image de la ville et répondre à ses nouveaux besoins tout en redonnant vie a la relation ville/mer.

plusieurs scénarios mondiaux ont connue la revalorisation de leurs espaces portuaires, nous avons retenue l'exemple de Marseille et le projet Euro-méditerranéen et la reconversion de port de Valence pour mieux comprendre le problème du clivage ville port .

Abstract

Coastal cities have always been the most popular both for development of purely tourist activities and for other economic activities. They were called innovation laboratories in the field of architecture and urban planning .

Among these activities we note the port activity where the ports have long represented a place of exchange and commercial production that boosts the economic aspects of the city. Struck by the phenomenon of decommissioning today they know the appearance of abandoned or under exploited wasteland whose appearance and due to economic changes to the detriment of the urban area where they are intertwined ,and this causing a rupture city sea .

However, these vast abandoned spaces represent a very important land potential and can lend themselves to new vocations and thus , offer profitable businesses opportunities and an opportunity to revalue the image of the city and meet it's new needs while giving life back to the city sea relationship.

Several global scenarios have known the revalorization of their port space , we have retained the example of Marseille and the Euro-Mediterranean project to and the revalorization of the Valencia port , to better understand the problem of cleavage city port that obstructs the contact of the city has it's sea.

TABLE DE MATIERES

Dédicaces	2
Remerciements	3
I. INTRODUCTION GENERALE	8
1. Présentation du master en architecture	9
2. Présentation de l'option « Architecture en Zone Urbaine Littorale »	9
II. ÉTAT DES CONNAISSANCES	11
SECTION 1. THEMATIQUE GENERALE :	12
L'AMENAGEMENT URBAIN ET ARCHITECTURAL EN MILIEU LITTORAL	12
1. Présentation de l'urbanisme et de l'architecture des villes littorales	13
1.1. Présentation de l'urbanisme littoral.....	14
1.1.1. Développement des villes littorales.....	14
1.1.2. Aménagements urbains spécifiques :	19
1.2. Présentation de l'architecture littorale :	22
1.2.1. L'orientation et l'implantation des bâtiments	22
1.2.2. La forme et la volumétrie	23
1.2.3. Traitement des façades	25
2. Présentation de l'urbanisme et l'architecture des villes littorales algériennes :	35
3. Conclusion	36
SECTION 2. THEMATIQUE SPECIFIQUE	38
LES EFFETS SPATIAUX DE LA RECONVERSION PORTUAIRE	
Erreur ! Signet non défini.	
1. Présentation de la ville portuaire	Erreur ! Signet non défini.
2. difficultés de définir la ville portuaire	40
3. typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires	40
3.1.. une façade maritime	41
3.2. une source d'evacuation	42
4. L'interface ville/mer	42
5. délaissement de l'interface ville/port	43
6. clivage ville/port.....	43
7. reconversion portuaire	44
7.1..Opération de reconvertion portuaire	45
45	
7.1.B. cas d'étude la ville du Havre France	45
7.2. Synthèse de l'analyse d'exemples	49
8. Conclusion	51

BIBLIOGRAPHIE53
LISTE DES FIGURES.....55
ANNEXE02.....
ANNEXE03.....
ANNEXE04.....

I. INTRODUCTION GENERALE

1. Présentation du master en architecture

La recherche et l'innovation se mettent au service adressé à de multiples vocations, expertises, professions et pratiques. Parmi celles-ci figure celle de l'architecte. L'architecture - art, métier et discipline à la fois - développe des méthodes, des processus, des idées et des formes anticipatrices de la vie de demain. L'architecte développe des projets à toutes les échelles (bâtiment, quartier, ville, territoire), fondés sur des savoirs et des savoirs-faires enracinés dans la culture et fortement liés à la technologie et à ses évolutions.

Les savoirs et savoirs-faires en architecture et urbanisme ne sont pas seulement développés grâce à la pratique et l'expérience des architectes. Ils sont aussi, et de plus en plus, les produits de la recherche qui, parmi ses multiples formes, constitue avec l'enseignement l'échelon supérieur de l'élaboration et de la transmission des connaissances.

Avant de se lancer dans la phase de mise en œuvre du projet architectural et urbain, architectes célébrité comme Renzo PIANO (projet de aménagement de front mer de Monaco) , Jean NOUVEL (projet urbano-portuaire de rance), Le Louvre de Abu Dhabi) Jean BALLADUR (projet de la GrandeMotte sud de France) Zaha HADID (aménagement du port de Tallinn en Estonie) entamer la phase la plus importante, qui est à la recherche et recueillir le plus grand nombre d'informations sur la nature du projet à travers la mise en place de conférences scientifiques et les débats et les analyses et la discussion des projets autour des mêmes idées et principes, comme cité ci-dessous par les architectes de renom suivants : Richard MEIER : « un projet avant d'être un dessin est, un processus c'est-à-dire, un travail de réflexion basé sur la recherche des réponses d'un ensemble de contraintes liées à l'urbanisme, au site, au programme, et au thème, ce qui veut dire qu'il est difficile de dissocier le processus de création future et la phase de programmation car l'ensemble constitue l'acte de créer »

Jean NOUVEL : « Seule la conscience du contexte et la connaissance du milieu dans lequel il construit peuvent permettre à l'architecte de trouver le sens réel »

Les champs de la recherche architecturale sont vastes. Ils couvrent tout le spectre de la recherche fondamentale à la recherche appliquée : analyse formelle, histoire, sociologie, anthropologie, modélisation, construction, ambiances, mobilité, infrastructures, transports, analyse du projet, histoire urbaine, sociologie urbaine, etc.

En algérie les études doctorales s'effectuent au sein des laboratoires de recherche des Ecoles nationales supérieures d'architecture. La durée des études doctorales est officiellement de trois ans. Le travail du doctorant est encadré par un directeur de thèse membre du laboratoire et habilité à diriger des recherches (HDR). Le doctorat est délivré, à la suite d'une soutenance publique, par l'Université algérienne.

2. Présentation de l'option « Architecture en Zone Urbaine Littorale »

D'abord, à travers cette option de master nous nous intéressons principalement au rapport site/projet (architecture et environnement). Un bon projet dans ce master et celui qui met en valeur son environnement immédiat tant sur le plan naturel, social, culturel et économique. Nombre architectes de renom s'accorde à dire que le rapport site/projet dans la réflexion de tout projet d'architecture et d'urbanisme est nécessaire et important pour une intégration meilleure et judicieuse du projet dans son environnement.

Comme l'ont évoqué nombreux architectes de renom : Jean NOUVEL, «...», chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture. Jean BALLADUR, en parlant de son expérience du projet « la Grande Motte »: ... "Plusieurs conjonctions m'ont amené à faire cela. Pour moi c'est une des grandes leçons de Le Corbusier, que j'ai toujours vu travailler sur les sites, que ce soit à Chandigarh, que ce soit à Longchamp, c'est un homme qui allait sur place, qui regardait le paysage et qui faisait des croquis.

Etc. L'approche, à savoir la connaissance du site, ses particularités sur le plan social, économique, environnement naturel, etc.

S'avère primordiale au préalable de toute réflexion d'un projet d'architecture et d'urbanisme. Et ce, quel que soit le milieu où nous intervenons – milieu littoral ou en d'autres milieux du littoral.-. Puis, comme site d'études, notre choix s'est porté sur l'espace littoral, car, comme s'accordent à le dire nombreux auteurs, il représente l'espace le plus vulnérable, et particulièrement le milieu le plus complexe, quand il s'agit d'intervenir sur le plan urbanistique et architectural.

De ce fait, nous dirons qu'un étudiant qui réussit à faire un bon projet d'architecture ou d'urbanisme en milieu littoral sera plus à l'aise quand il est appelé à intervenir ailleurs, et ce quelle que soit la thématique du projet – Habitat, équipement en général, projet urbain, ou patrimoine, etc.-. L'autre intérêt, pour le choix de l'espace littoral, est le souhait de mettre en valeur et sauvegarder notre littoral, aujourd'hui avec l'avènement de la pratique touristique dans la société algérienne, particulièrement dans le balnéaire, et voire l'idée de mise en valeur le tourisme de notre littoral.

Il faut dire qu'aujourd'hui les situations décrites par nombreux spécialistes dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, dans notre pays, sont : l'habitat, qui en plus de l'offre qui n'arrive toujours pas à satisfaire la demande, l'architecture, le confort, etc. ne contentent pas. Le patrimoine, particulièrement le patrimoine bâti et urbain qui est souvent peu valorisé, pour ne pas dire à l'abandon. Et plus complexe encore, l'aménagement de notre espace littoral où les deux situations suscitées (l'habitat et le patrimoine) sont plus préoccupantes. Ainsi, l'image de notre littoral est désolante une urbanisation non contrôlée souvent avec des effets indésirables.

Non-respect de la réglementation en vigueur ; empiétement sur des espaces censés être protégés certains espaces n'inspirent que dégoût et sont devenus par les temps républicains et hostiles à la vie normale.

AZUL s'inscrit dans la continuité de l'option AZUL (Architecture en Zones urbaines littorales) dans le système classique, créée en 2004/2005 par moi-même, Dr ICHEBOUBENE Youcef, assisté par Mr. HOCINE Mohamed et Mr TABTI Mohamed, tous enseignants à l'Institut d'architecture et d'Urbanisme de l'Université de Blida. Il faut dire que l'option AZUL a pris de l'envol et a donné des résultats satisfaisants.

Pour rappel, certaines idées maîtresses développées autour des grands projets de la ville d'Alger ont été initiées, pensées et développées dans l'option AZUL. Parmi ces idées on peut retenir:

- L'aménagement des berges et de l'embouchure de l'Oued El Harrach.

- La promenade de la baie reliant l'embouchure de l'Oued El Harrach au quartier d'El Hamma, ainsi que l'aménagement de celui-ci.
- La notion de la coulée verte, prenant naissance du monument des martyrs et aboutissant au jardin d'essai.
- L'aménagement d'esplanades créant ainsi l'articulation entre la ville et le front de mer.
- La restructuration du port d'Alger, voire même son déplacement redonnant l'espace libéré à la ville.- Aménagement d'une gare maritime digne de la capitale, offrant une vitrine aux voyageurs.

Au sein de notre institut d'architecture et d'urbanisme, le thème a fait l'objet de travaux de recherche finalisés au sein d'une équipe de recherche intitulé « le développement urbain dans les petites villes côtières, cas du littoral centre algérien. », projet CNEPRU, n° 0901/02/2004 en 2004/2005. Il a été également le sujet d'une thèse de doctorat en 2ème Post graduation, et de 02 mémoires de magister.

Toutes ces réflexions méritent d'être développées davantage par le biais dudit master AZUL.

Et, le souhait est d'aboutir à des résultats meilleurs et bénéfiques pour l'épanouissement des connaissances de l'étudiant, et voire utiles pour nos architectes/urbanistes dans notre démarche professionnelle.

Certes, à première vue, les intitulés de certaines thématiques développées à travers ce master, comme: «habitat en milieu littoral», «valorisation du patrimoine bâti et urbaine par le tourisme », « aménagement urbain pour un développement durable fiable», « aménagements touristiques en milieu littoral », peuvent porter confusion parfois sur le rapport avec l'architecture et l'urbanisme.

Et bien, comme l'enseignement à travers ce master est destiné à former des architectes, l'accent, à travers nos investigations, sera mis essentiellement sur les effets de desdites thématiques sur le plan architectural et urbanistique.

Porteur du master : Dr. Archi. ICHEBOUBENE Youcef, maître de conférences

Notre objectif est d'arriver à identifier des indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique en zones urbaines littorales, particulièrement dans le cas des petites et moyennes villes littorales, à travers leur développement en matière d'organisation et de production du paysage bâti. Nous nous intéresserons à la compréhension de cette magnifique architecture et de ce bel urbanisme d'antan et également à l'identification et l'explication des problèmes que vivent aujourd'hui les villes du littoral en général - petites, moyennes et grandes-, particulièrement sur le plan architectural et urbanistique. Ces indicateurs, sont aujourd'hui probablement peu connus, mais ils seront précieux pour nous les professionnels qui ont les compétences de les traduire dans notre démarche. Nos intentions à travers cela est:

Une identification des indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique en zones urbaines littorales, à travers leur développement en matière d'organisation et de production du paysage bâti.

Une compréhension de cette belle architecture et de ce bel urbanisme d'antan et l'identification des problèmes que vivent aujourd'hui les villes du littoral en général.

Une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral, dans notre manière de produire et d'organiser l'espace bâti.

Une réflexion dans une démarche de développement durable, ceci pour une meilleure protection et une mise en valeur des potentialités de nos espaces littoraux.

Redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique ainsi que la vie agréable dont jouissaient autrefois.

L'objectif de ce mémoire de recherche est de conduire une réflexion sur le problème choisi et d'exercer notre esprit critique sur les résultats de cette procédure d'étude son ambition intellectuelle est d'apporter un plus sur une problématique spécifique posée .un mémoire de fin d'étude doit reposer sur des fondements théorique et une méthodologique rigoureuse. C'est donc un travail d'initiation à la recherche ou nous aurons amenés à réaliser un travail de conception et non une simple compilation.

Afin d'aboutir à cela nous avons établis une méthode de travail pragmatique qui se divise en deux parties distinctes, chacune aussi importante que l'autre à l'aboutissement d'un travail logique et ordonné, notre mémoire sera donc structuré comme suis :

1. INTRODUCTION GÉNÉRALE

2. ÉTAT DES CONNAISSANCES

Qui sera composé de deux sections

Section 01 : thématique générale l'aménagement urbain et architecturale en milieu littoral.

Section 02 : thématique spécifique l'aménagement des zones portuaire pour une meilleure harmonie entre la ville et la mer.

3. ANNEXE : PROJET FIN D'ETUDES

II. ÉTAT DES CONNAISSANCES

SECTION 1. THEMATIQUE GENERALE :

*L'AMENAGEMENT URBAIN ET
ARCHITECTURAL EN MILIEU
LITTORAL*

SECTION 1. THÉMATIQUE GÉNÉRALE :

L'AMENAGEMENT URBAIN ET ARCHITECTURALE EN MILIEU LITTORAL

Elle sera consacrée à la connaissance sur le plan architectural et urbanistique à travers l'histoire de la ville littorale en général, et le cas de la ville littorale algérienne en particulier.

L'accent sera mis sur la compréhension des facteurs à l'origine, indications si précieuses pour nous architectes et urbanistes dans notre manière de penser nos projets d'architecture ou d'aménagements urbains en général.

Cette recherche sera basée sur la lecture d'ouvrages (livres, mémoires, thèses, ...) ayant traité le thème de l'aménagement du littoral et sur l'étude et analyse d'exemples d'aménagements architecturaux et urbains en milieu littoral déjà réalisés ou encore de projets de renom en cours.

Le but de cette recherche est de compléter nos connaissances sur les villes littorales particulièrement sur le plan architectural et urbanistique. Elle sera consacrée à l'identification des indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique des villes littorales dans notre manière d'agir en tant qu'architectes/urbanistes.

« L'architecture est aujourd'hui comme, une formulation, un opérateur, un inventeur de relations. Le jeu de l'architecture n'est ni la fonction (l'usage), ni la forme (style), ni même toute adéquation entre fonction et forme, mais plutôt l'ensemble des combinaisons et permutations possibles entre différentes catégories d'analyses : espace, mouvement, événement, technique, symbole. L'architecture ce n'est pas composer, ou faire la synthèse des contraintes, mais c'est combiner, permuter, se mettre en relation, de façon manifeste ou secrète. » Bernard TSCHUMI 1987.

Les comportements humains surgissent en répondant à l'interaction avec l'environnement qui l'entoure. L'architecture doit signifier cette interaction en intégrant l'homme dans son cadre naturel, ce dernier n'habite pas uniquement dans un lieu mais il y vit aussi, de ce fait il nous arrive de trouver des lieux aussi vivants que l'homme qui y habite, animés par les places, les esplanades et les équipements publics...

Le littoral reste le milieu le plus attractif, il bénéficie d'une image favorable liée à la présence de la mer, et un milieu convoité par la population et les richesses naturelles.

Le littoral est un espace qui revêt des caractéristiques physiques, environnementales, socio-économiques, géostratégiques et patrimoniales très variées. Cet écosystème riche est aujourd'hui de plus en plus désiré, voire convoité et partagé. Sa richesse a engendré des activités multiples et a suscité des intérêts souvent contradictoires, et génère des conflits d'usage et des dysfonctionnements effectués, et qui ont affaibli, voire brisé l'équation de l'écosystème. Il en résulte une grande réflexion sur les enjeux liés à l'environnement littoral.

En effet, les zones littorales représentent à la fois un terrain essentiel d'activités humaines et économiques, mais aussi un potentiel vital de ressources naturelles que nous devons protéger.

1. Présentation de l'urbanisme et de l'architecture des villes littorales

« La mer est un élément capital pour la connaissance des peuples. La mer modèle les mœurs comme elle fait les rivages, tout les peuples marins ont dû caprice sinon de la folie dans l'âme » André SUARES.

La ville littorale à travers son emplacement spécifique, point de contact entre terre et mer présente des particularités architecturales et urbanistiques qu'on ne trouve pas dans les autres villes d'intérieurs, le rapport site ville devient de plus en plus complexe et influent pour la production urbaine et architecturale, la grande ville littorale a toujours présenté un laboratoire en matière de production architecturale et urbanistique.

Figure 1:Exemples de villes littorales : cas du bassin méditerranéen



- 01 : la capitale de l'Algérie (Alger).
- 02 : la métropole de Marseille en France.
- 03 : la principauté de Monaco en France.
- 04 : la ville de Barcelone en Espagne.
- 05 : la ville de Venise en Italie.

Cas général

Nous commencerons par la première approche purement théorique, où nous nous concentrerons particulièrement sur les villes de la Méditerranée occidentale, en raison de nos caractéristiques culturelles (la dynamique et l'hospitalité des populations locales.) Et climatiques (le climat doux et ensoleillé, et les paysages naturels.) Communes et de notre attachement au patrimoine historique et culturel.

1.1. Présentation de l'urbanisme littoral

La proximité de la mer comme un élément majeur est une composante physique essentielle, elle apporte à l'architecture et à l'urbanisme de la ville littorale un ensemble de particularités qui la diffèrent des modèles architecturaux et urbanistiques courants, ce qui a rendu le littoral un espace attractif pour l'installation des civilisations anciennes, et jusqu'à nos jours le littoral reste toujours la zone la plus convoitée.

1.1.1. Développement des villes littorales**A/ Développement parallèle à la mer:**

C'est le cas le plus courant, où la ville se développe parallèlement à la mer qui est l'élément majeur. La mer oriente les bâtis, détermine les axes urbains et les angles de vue, et articule les parcelles, en reconstituant des axes bien marqués avec des boulevards et des avenues.

La ville se développe parallèlement à la mer cependant al 'hypothèse de l'influence de la visibilité de la mer sur l'urbanisation du littoral, parfois la nature de site (chaîne des montagnes, préservation des terrains agricoles et les forêts, la morphologie agressive) qui empêcher la ville de se développer parallèlement à la mer.

Figure 2: des exemples de développement parallèle à la mer

Les images montrent un ensemble de villes littorales qui ont un développement parallèle à la mer.

01: La ville de Korcula « Croatie » à un développement parallèlement à la mer pour préserver la forêt et garder le contact avec cet élément majeur (la mer) 02: la ville de sainte pierre située au sud de la France s'est développée parallèlement à la mer pour protéger les terrains agricoles. 03 la ville de Monaco au sud de la France à un développement parallèle à cause de la chaîne des montagnes et pour garder le contact avec mer.

B/ Développement perpendiculaire à la mer:

Les villes se développent perpendiculairement à la mer dans le cas de présence d'une contrainte physique ou naturelle : les forêts, les cours d'eau, les terrains agricoles ...etc.

Et c'est le type de développement le plus courant dans les sites accidentés. Ce développement donne à la ville une meilleure protection contre les effets de l'humidité et le vent. Cependant la présence des obstacles peut aussi empêcher la ville de se développer perpendiculairement à la Mer tel que : éléments naturels (les cours d'eau, les montagnes, forêts, rochers), ainsi que la présence de certaines zones comme les zones militaires, les sites protégés et la présence des terres agricoles, ces obstacles peuvent réorienter l'urbanisation des villes littorales.

Figure 3: des exemples de développement perpendiculaire à la mer



Les photos montrent des exemples de villes littorales qui ont un développement perpendiculaire à la mer. 01: la ville de Mèze située au sud de la France a connu un développement perpendiculaire à la mer pour préserver les terrains agricoles, le même cas se trouve à la ville Emporia Brava « Espagne ». 02: cela est dû à une autre raison qui est la présence d'un cours d'eau. 03: Positano, Italie, présente sur des sites surélevés et des roches qui ont pour but une protection naturelle de l'humidité et des inondations fréquentes, et pour s'écarter des zones très exposées aux vents et profiter des douces brises d'été .Le tracé urbain suit la morphologie du terrain selon les lignes de crête créant des formes organiques et une dégradation de niveau pour avoir une vue globale sur le paysage maritime.

C- Développement satellitaire :

Ces villes étaient soumises à l'origine à une planification urbaine parallèle ou perpendiculaire à la mer mais lors de leur évolution, elles ont été heurtées à un obstacle naturel (cours d'eau, terres agricoles, montagnes) et artificielle (les routes des barrages ...) ce qui a engendré l'apparition de plusieurs pôles de développement et donner cette structuration si particulière sous forme satellitaire.

Cependant la présence des obstacles peut empêcher la ville de se développer ou changer de direction (développement de la ville dans les deux sens). tels que : éléments naturels (les cours d'eau, les montagnes, forêts, rochers), ainsi la présence de certaines zones comme les zones militaires, les sites protégés et la présence des terres agricoles peut réorienter l'urbanisation des villes littorales.

Figure 4: Des exemples de développement tentaculaire



Les images ci-dessus montrent un ensemble de villes littorales qui ont un développement satellitaire. 01: la ville de Marseille (1888) au sud de la France à développement perpendiculaire à la mer tout autour du vieux port (raisons économiques) et après la ville s'est développée vers le Sud dans le but de se protéger des vents (photo 02) après la ville s'est développée parallèlement à l'infrastructure portuaire photo 03 (raisons économiques) après la ville s'est développée dans toutes les directions par rapport à la mer à cause de la forte urbanisation . 05: la ville de Tanger au Maroc née d'un port commercial de l'époque phénicienne la ville s'est développée parallèlement à la mer au début de son développement et avec le temps la ville s'est développée dans toutes les directions, à cause des contraintes naturelles « la montagne et le cours d'eau » et artificielles « extension de port ».

D. Nouvelles tendances de développement :

Suite à l'évolution technologique (matériaux, méthodes techniques ...) l'aménagement sur mer (l'étalement sur mer ou les îles flottantes) et le développement vertical est devenu la tendance la plus courante pour le développement de certaines villes littorales dans le but de régler le problème du foncier et la densité urbaine, et comme une meilleure solution de réaliser le rêve de vivre pied dans l'eau ainsi que pour préserver les terrains agricoles pour donner à la ville une deuxième activité.

Figure 5: des exemples de développement vertical



Les images montrent un ensemble de villes littorales qui ont connu un développement vertical.

Photo 01 : la ville de Benidorm en Espagne, photo 02 la ville de Monaco en France, photo 03 : la ville de Barcelone en Espagne avec la célèbre tour de Jean Nouvel. Photo 04 : la tour de la ville de Marseille en France

conçue par Zaha Hadid et 3 tours de Jean Nouvel de gauche à droite. .

Figure 6: des exemples du développement par l'étalement sur mer



01:Le développement de la ville de Bejaia est caractérisée par l'étalement sur mer pour protéger les terrains agricoles et pour donner à la ville une deuxième activité qui est l'activité portuaire .02 : Le développement de la ville de Tel Aviv est caractérisée par l'étalement sur mer pour appuyer l'image touristique de la ville par la création des îles touristiques au milieu de la mer 03: Le développement de la ville de Grau de Roi au sud de la France pour renforcer l'activité de pêche et créer des nouveaux espaces de loisirs pour la ville.04: le développement de la ville de Monaco à travers l'histoire les précédentes civilisations ont choisi l'étalement sur mer comme une meilleure solution « d'après l'architecte Renzo Piano » pour régler le problème de la densité urbaine et réaliser le rêve de vivre pied sur l'eau. 05 , 06 : l'une des extensions de la ville qui répond au besoin de la population sans négliger l'aspect de l'environnement et des vivants (par étudier la vie sous marine) , la création d'un ensemble des espaces public et les jardins au bord de l'eau pour rendre a la ville son paysage méditerranéen.



1.1.2. Aménagements urbains spécifiques :

Les aménagements urbains du littoral sont les mêmes dans tous les villes mais ne contiennent pas les mêmes caractéristiques la présence de la mer indique l'orientation, l'implantation et la forme des aménagements, «...», chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture »Jean NOUVEL

Le développement des villes littorales a donné naissance à des percées qui assurent le contact visuel entre la ville et la mer, mais aussi un contact physique par l'édification des ruelles, boulevards et des axes mécaniques, elles aboutissent généralement sur des places, et des terrasses aménagées qui donnent sur la mer, les percées ont également un rôle de ventilation lors de l'extension de la ville.

Dans les villes littorales, on constate que l'espace public domine l'espace privé ; exemples des placettes ; des promenades, corniches piétonnes.

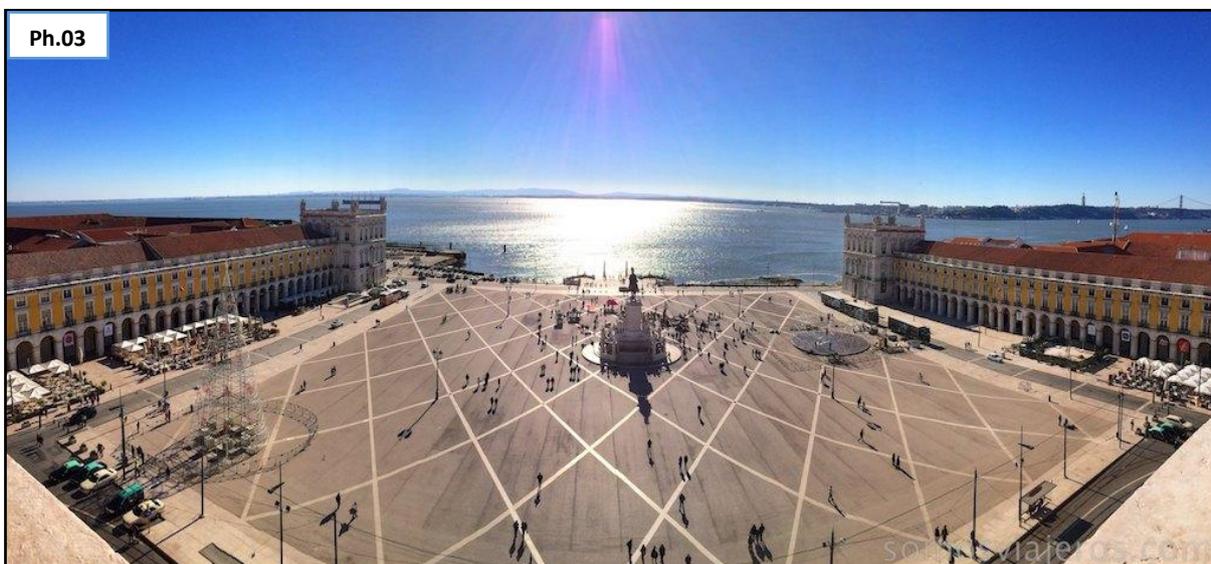
Ces espaces sont créés pour avoir une ouverture sur la mer, qui découle aussi de nos pratiques sociales en donnant une forme à notre manière de vivre

Figure 7: l'aménagement des percées dans les villes littorales



Les images montrent les aménagements spécifiques de la ville littorale. 01: la ville de Marseille et ces Percées aménagées comme un Boulevard, il articule la ville avec le port de plaisance qui est aménagé comme un espace de loisirs 02: les percées de la ville d'Alger A-percée Tafourah à Alger aménagée comme un espace vert. , B-percée d'el Hamma aménagée comme un jardin qui s'ouvre sur la mer. 03: la percée de la ville de Skikda aménagée comme un Boulevard reliant le centre-ville et le port de la ville. 04: la percée de la ville de Barcelone aménagée comme une avenue qui articule la ville avec son front de mer.

Figure 8: l'aménagement des balcons et des terrasses

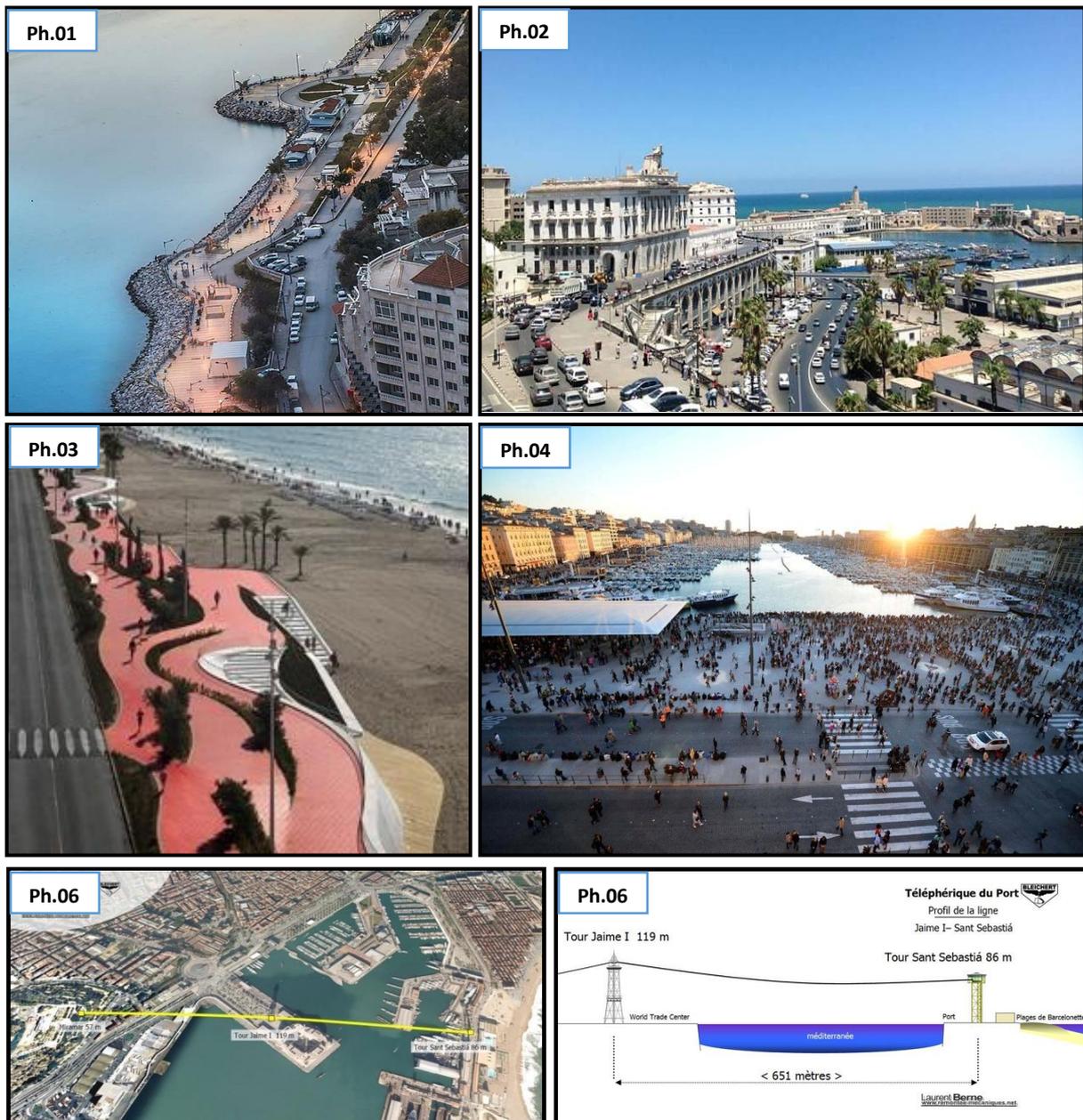


Les images montrent des balcons aménagés sous différents types, couverts ou non couverts, permettant les regroupements, les rencontres et les échanges culturels, comme ils offrent aussi une vue sur la mer.



01: la place Gueydon à Bejaia, un balcon donnant sur la baie de Bejaia .02: la place des martyres à Alger, un balcon urbain avec une vue panoramique sur toute la baie d'Alger. 03 : un balcon urbain avec une vue panoramique sur la mer à Lisbonne Portugal 04 : un balcon sur les hauteurs de la ville de Dubrovnik en Croatie.

Figure 9: L'aménagement des promenades maritimes



Les images montrent une autre forme d'aménagement de la ville littorale, les promenades de front de mer offrent un espace créé pour avoir une ouverture sur la mer, aussi permettant les regroupements, les rencontres et les échanges culturels,

01: La brise de mer ,un aménagement dédié aux populations de Bejaia, aménagé par des espaces vert et, aire de jeux et de consommation orienté vers la mer. 02: la promenade de Che Guevara à Alger qui donne sur le port avec une vue sur la baie d'Alger. 03 la promenade de Benidorm avec des formes assez uniques et spéciales permettant une meilleure harmonie entre la ville et la mer. 04: l'aménagement de la promenade au niveau du port de plaisance dans la ville de Marseille aménagé par de larges surfaces de détente et de loisirs et de grands restaurants. 05: un téléphérique dans la ville de Barcelone qui relie trois points de la ville : le centre-ville, la gare maritime et le front de mer. 06: une coupe sur le front de mer montre les différentes stations du téléphérique.

1.2. Présentation de l'architecture littorale :

L'architecture des villes littorales est spécifique et reflète l'image d'une vitrine du pays, ces villes sont qualifiées comme un laboratoire d'innovation en matière de production architecturale.

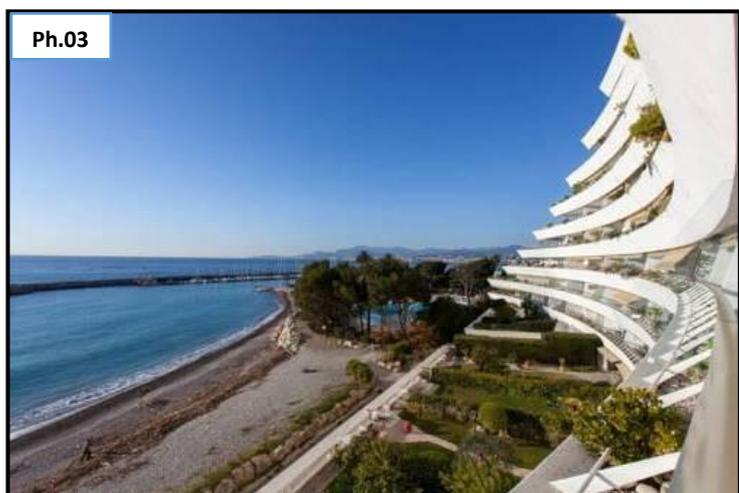
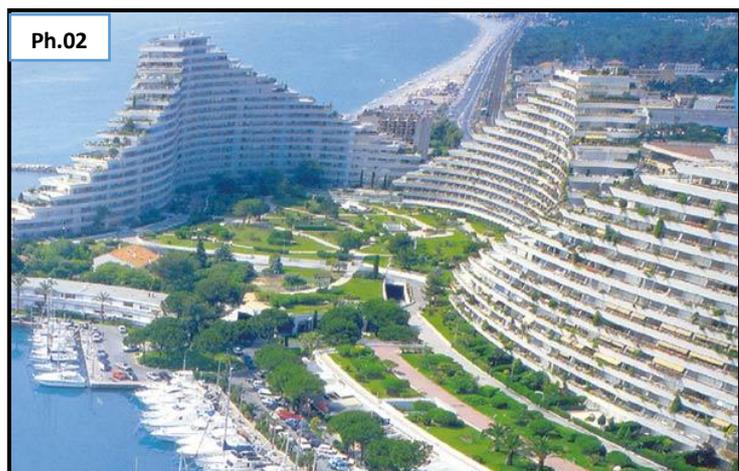
Elle se caractérise par:

1.2.1. L'orientation et l'implantation des bâtiments

La mer est l'élément majeur dans les zones littorales, et pour mieux profiter de la vue sur mer, l'implantation des bâtiments doit toujours prendre en considération l'orientation vers cet élément et orienter le maximum de façades vers la direction de la mer.

L'architecture en zone littorale caractérisée par: la forme et la volumétrie de ses constructions, le traitement des façades avec l'utilisation des matériaux de construction qui sont très particuliers à cause des qualités spécifiques du littoral, (on donne plus d'importance à l'espace extérieur que l'espace intérieur) l'espace accessoire (balcons, terrasses, jardins, etc.) .

Figure10: L'orientation du bâti dans la ville littorale



Les images montrent des bâtiments et des infrastructures touristiques orientés vers la mer pour mieux profiter et gagner une vue sur mer et profiter de l'ensoleillement.

01: un musée océanographique de Monaco -France inauguré en 1910 par l'architecte Paul De la fortie .02: un complexe touristique réalisé en 1969 par l'architecte André Minangoy à Marina baie -Espagne . 03 :L'hôtel de Kenzi Solazur réalisé par Khoumsi Walid à Tanger au Maroc avec des façades orientées vers la mer.

Figure 11: Exemples de façades maritimes



Les images montrent des façades maritimes des villes littorales orientées vers la mer .pour gagner une vue sur mer et c'est la vitrine de la ville depuis la mer.

01: la ville de Monaco au sud de la France. 02: la ville de Benidorm sur la côte nord de la Méditerranée .03: la ville de Santa Cruz au sud de l'Espagne .04: la ville de Bejaia au nord de l'Algérie. 05 : la capitale de l'Algérie (Alger) un vue sur la façade maritime le boulevard de l'impératrice.

1.2.2. La forme et la volumétrie

Les villes littorales vue leur position de contact entre terre et mer, présente la vitrine du pays, elles sont caractérisées par une architecture spécifique au bord de la mer.

Nombre d'architectes ont marqué la production architecturale en zones urbaines littorales, à travers leur manière de production du paysage bâti.

La forme renvoie à un volume qui n'est pas simplement défini par sa configuration géométrique (composition de figures simples: cube, pyramide, sphère...)mais aussi par des propriétés visuelles et sa métaphore sont surtout le rapport à l'environnement

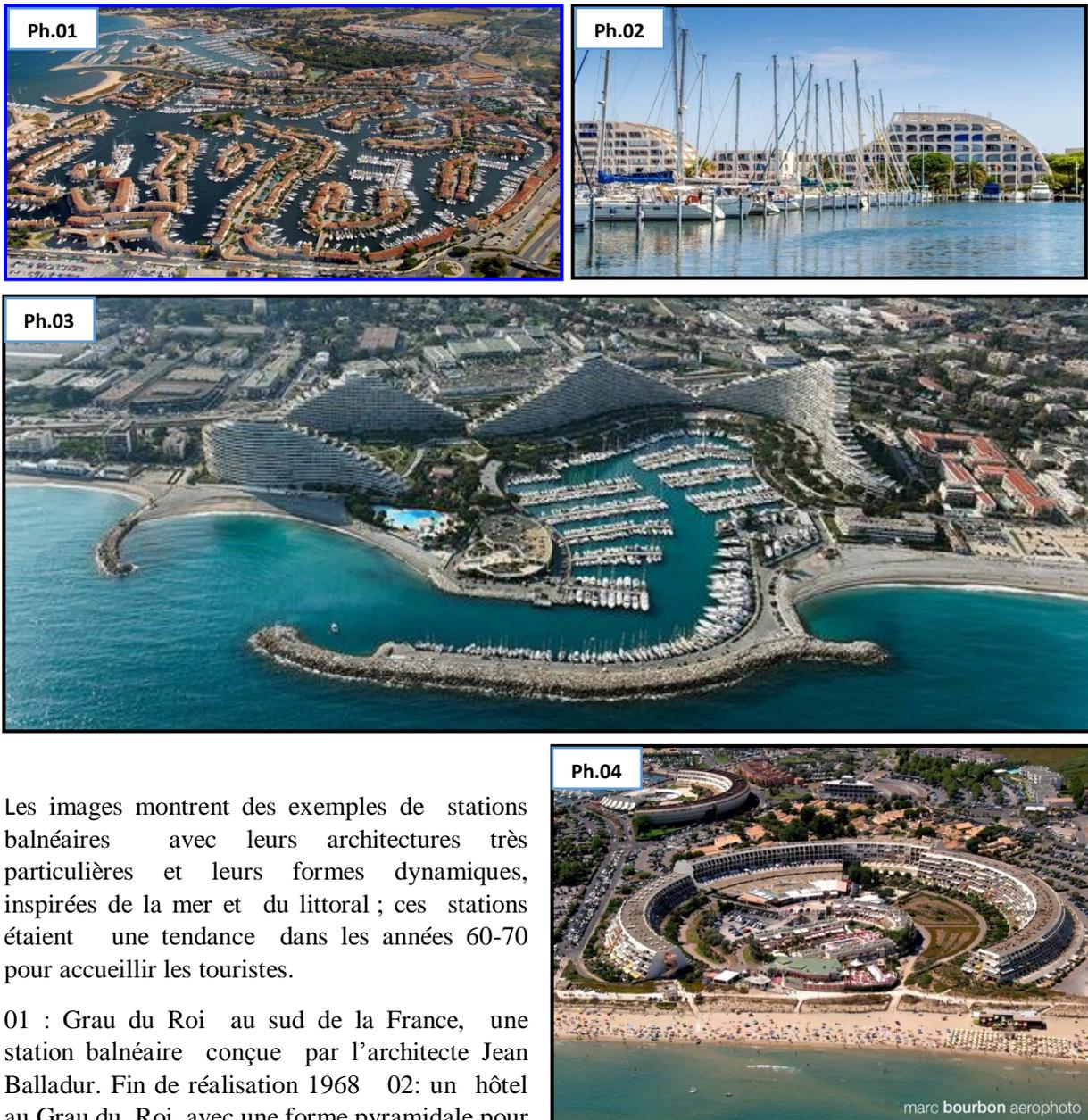
Figure 12: des projets phares au bord de la mer



Les images montrent les différentes formes de bâtiments. Utilisation des formes dynamiques éclatées et inspirées de la mer, ça renforce l'idée que la ville littorale est un laboratoire pour les architectes. .

01: l'auditorium de la ville de Ténériffe en Espagne conçue par l'architecte Calatrava Santiago Sous la forme d'un coquillage en 2008, Ténériffe Espagne. 02: le yacht-club à Monaco France: un bâtiment sous la forme d'un bateau sur le front de mer de la ville conçue par Norman Foster en 2007. 03: la tour Odéon une tour résidentielle l'une des œuvres de Giralda à Monaco , France en 2015, elle est classée comme le bâtiment le plus cher au monde, c'est le symbole de la principauté de Monaco 04:le bâtiment flottant conçue par Renzo piano à Monaco en France, un bâtiment surélevé pour garder le contact avec la mer, le projet a débuté en 2016 pour une fin prévue en 2025. 05 : Marina baie, Côte d'Azur Espagne un complexe touristique réalisé en 1969 par l'architecte André Minangoy, on voit les différents traitements des façades.

Figure 13: paysage architectural des stations balnéaires



Les images montrent des exemples de stations balnéaires avec leurs architectures très particulières et leurs formes dynamiques, inspirées de la mer et du littoral ; ces stations étaient une tendance dans les années 60-70 pour accueillir les touristes.

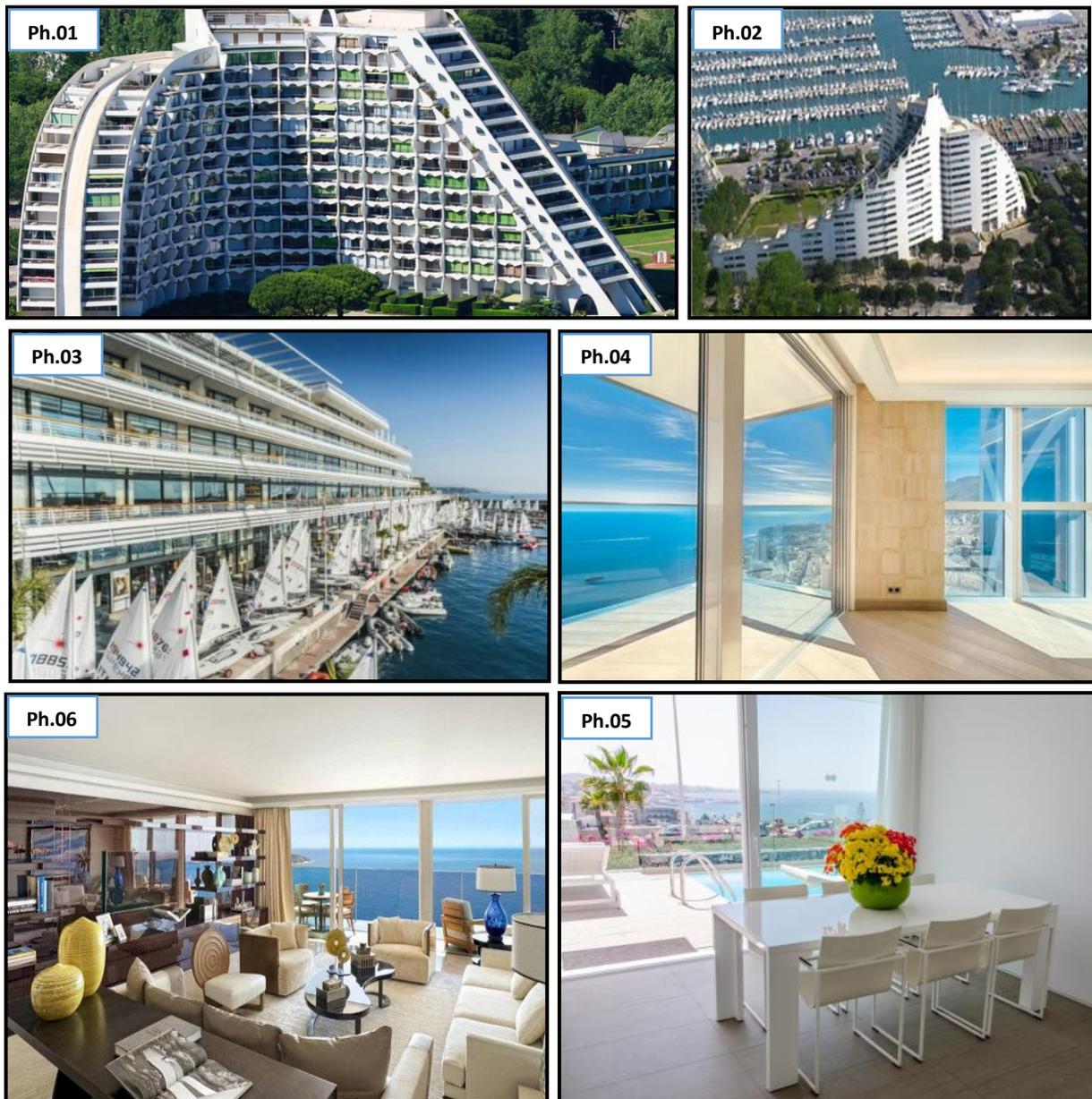
01 : Grau du Roi au sud de la France, une station balnéaire conçue par l'architecte Jean Balladur. Fin de réalisation 1968 02: un hôtel au Grau du Roi avec une forme pyramidale pour résister aux vents et permettre d'avoir plusieurs terrasses. 03 : Utilisation des formes pyramidales pour profiter de l'ensoleillement et des terrasses et de la vue sur la mer, complexe touristique Marina Baie des Anges en Espagne 04: Un complexe touristique dans la ville du Cap-d'Agde au sud de la France, début de réalisation 1970.

1.2.3. Traitement des façades

En milieu littoral, les façades profitent parfois d'un jeu de décrochements dans la volumétrie, afin d'assurer un certain confort (aération, ventilation, éclairage naturel) à l'intérieur des bâtiments.

Afin de résoudre la contradiction entre vents dominants et vus sur la mer ainsi que le confort d'été, les constructions au bord de la mer doivent être dotées de diverses formes géométriques et fluides (formes dégradées, courbée...) ainsi que des formes qui se basent sur des métaphores. Elles sont souvent dotées de masques architecturaux ou protection fixes : les flancs les auvents, les loggias ...etc.

Figure 14: Traitement des façades



Les images montrent le traitement des façades des bâtiments dans les villes littorales, où les grandes fenêtres sont orientées vers la mer et les façades postérieures sont percées par des petites fenêtres, on remarque aussi l'utilisation des grandes ouvertures ou des mur-rideau pour mieux profiter de la vue sur l'extérieur, et aussi profiter de l'éclairage naturel, et aérer les espaces intérieurs.

01: un Hôtel à la grande motte avec des façades orientées vers la mer et des grandes ouvertures pour mieux profiter de la vue sur mer .02: des façades postérieures avec des petites fenêtres à la Grande Motte. 03: le bâtiment de yacht club à Monaco, avec ses ouvertures complètement en verre pour garder toujours le contact avec la mer. 03.04.05. Utilisation des grandes ouvertures pour profiter de l'éclairage naturel et de la vue sur mer.

A. Les des terrasses et les balcons

Peut-être couvert ou non, permet le regroupement, l'échange, comme elle offre une vue sur l'extérieur et sur la mer. On donne plus d'importance à l'espace extérieur que l'espace intérieur.

Figure15:aménagement des terrasses et des balcons



Les images montrent des terrasses qui permettent le regroupement et la possibilité d'avoir une vue sur la mer et profiter de l'ensoleillement.

01 : la disposition des espaces « espace de circulation et technique en second plan », une grande partie de la surface est utilisée en terrasses aménagées comme des espaces de détente et des jardins orientés vers la mer. 02: vue de l'espace jour qui est orienté vers la mer dans la tour Odéon. . 03: une terrasse semi-publique avec une piscine à Benidorm en Espagne .04 : une terrasse privée couverte au yacht-club à Monaco réservé pour les événements .05, 06: des terrasses aménagées comme des restaurants à Marseille en France.

B. Le brise-soleil

Le brise-soleil c'est un Élément de construction de forme variable sert à faire de l'ombre, en été, et à permettre aux rayons solaires de pénétrer dans l'immeuble en hiver.

Figure 16: exemple de brise-soleil



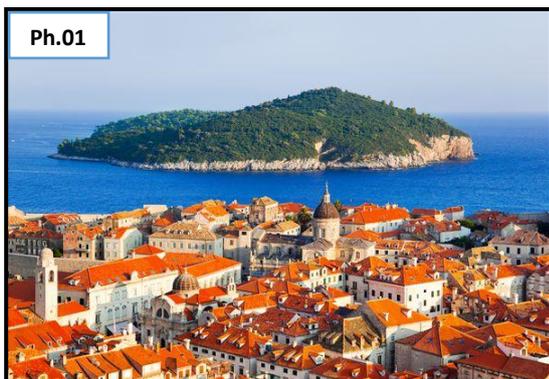
Ces images montrent plusieurs solutions pour diminuer l'effet du soleil sur l'espace intérieur.

01et 02: des brise-soleil utilisés pour diminuer les effets du soleil, le yacht-club de Monaco. 03: des brise-soleil installés sur la façade pour préserver l'espace intérieur. 04 : une terrasse avec des brises- soleil pour diminuer les effets du soleil, musées de l'art à Marseille en France 05 : Création d'éléments sur les façades pour diminuer les effets du soleil dans le bâtiment de la Grande Motte en France

C. Matériaux de construction

Pour le choix de matériaux il faut prendre en considération les facteurs climatiques qui sont Particuliers aux zones littorales « le pourcentage de l'humidité » par rapport aux autre zones et protéger les constructions contre ce climat on doit utiliser des matériaux résistants à ces conditions Comme « le béton, la pierre, la brique, le bois, le verre, la tuile ...etc. »

Figure 17: les matériaux utilisés dans les constructions au littoral



Les photos montrent l'utilisation de la tuile comme un matériau de construction.

01: la ville de Dubrovnik en Croatie et l'utilisation de la tuile rouge dans tous les bâtiments. 02: la ville de Méze au sud de la France et l'utilisation de la tuile rouge. 03: Utilisation de la tuile dans la ville de Korcula en Croatie comme un matériau de construction et de revêtement.



Figure 18: utilisation du verre



Les images montrent l'utilisation du verre dans les constructions dans les zones littorales comme un matériau résistant à l'humidité et aussi afin de garder le contact visuel avec la mer.

01: une cafeteria à la Brise de Mer à Bejaia permet une vue panoramique sur la mer.

02: un musée à Marseille avec des façades complètement en verre pour garder le contact avec la mer de l'architecte Rudy Ricciotti.

03: l'utilisation du verre à la gare maritime de Barcelone conçu par l'architecte Zaha Hadid.



Figure 19: utilisation de la pierre



Les images montrent l'utilisation de la pierre comme un matériau local afin d'assurer une continuité avec le milieu naturel.

01: l'auberge De thaïs à Bejaia construit en pierre. 02: musée océanographique à Monaco en France construit en pierre .03 : l'utilisation de la pierre dans le village Couva Marine en Espagne 04: l'utilisation de la pierre dans une cafétéria à Bejaia en Algérie. 05: La pierre comme un matériaux de construction à Dubrovnik en Croatie

D. Les couleurs et les revêtements

Utilisation des couleurs claires en revêtement des façades tel que le blanc pour les murs et le bleu pour la menuiserie. Ce choix est comme une réponse à des exigences climatiques telle que le soleil car cette solution renforce la protection solaire.

Figure 20: type de revêtement spécifique en architecture littoral



Les images montrent les différents revêtements utilisés dans les façades.

01: le bleu et le blanc dans les façades dans la ville de Bejaia en Algérie. 02: la ville de Guemret en Tunisie et l'utilisation du blanc et du bleu. 04: un village en Grèce 02: l'utilisation de blanc pour les murs et du bleu pour la menuiserie, boulevard L'impératrice à Alger, Algérie.

En plus de leur classement par taille « petites –moyennes –grandes » les villes sont aussi distinctes par leurs paysage architectural et urbanistique selon leurs activités dominantes :

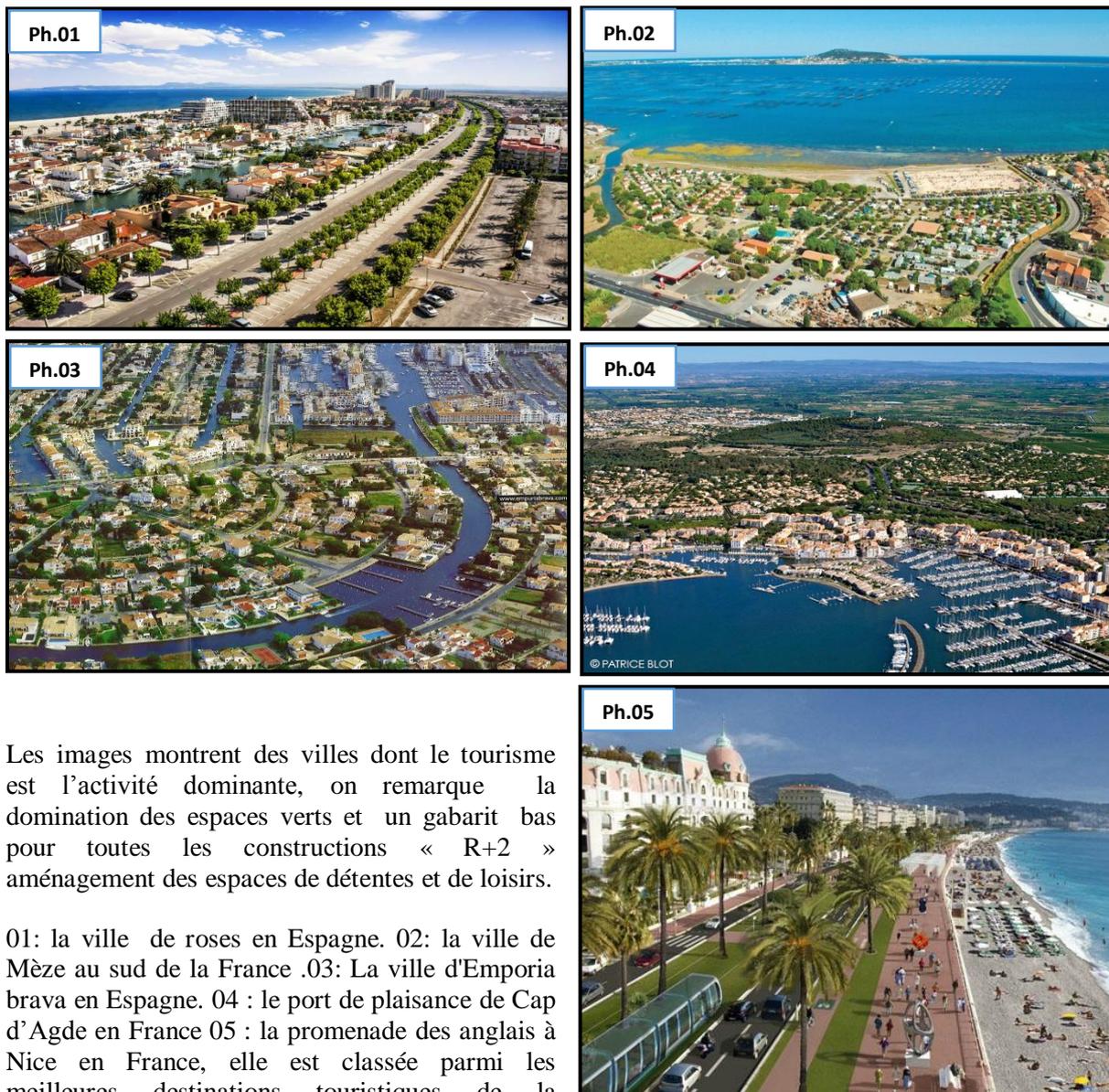
Touristique :

Le tourisme crée la dynamique spatiale nécessaire pour transformer le paysage des villes par une amélioration de l'espace public, de l'infrastructure publique et de la connectivité, et par le développement des équipements locaux et des structures de loisir. Ce renouveau assure non seulement au visiteur une expérience de qualité, mais permet aussi de préserver et de relever la qualité de vie des populations locales en leur assurant des retombées économiques, sociales, culturelles et environnementales. Dans ce contexte, les plans d'urbanisme et les politiques de gestion des villes doivent prendre la pleine mesure des besoins d'un développement touristique durable, notamment la répartition des sites touristiques, l'amélioration de l'accessibilité et la préservation du patrimoine naturel et culturel.

Le paysage architectural et urbanistique de l'activité touristique est caractérisée par :

- dominance de l'infrastructure touristique « complexe .hôtels .port de plaisance ...etc.
- domination de l'habitat individuel pour accueillir les touristes
- présence des espaces de détente « promenades, Plages; »

Figure 21: paysage architectural et urbanistique des villes touristiques



Les images montrent des villes dont le tourisme est l'activité dominante, on remarque la domination des espaces verts et un gabarit bas pour toutes les constructions « R+2 » aménagement des espaces de détente et de loisirs.

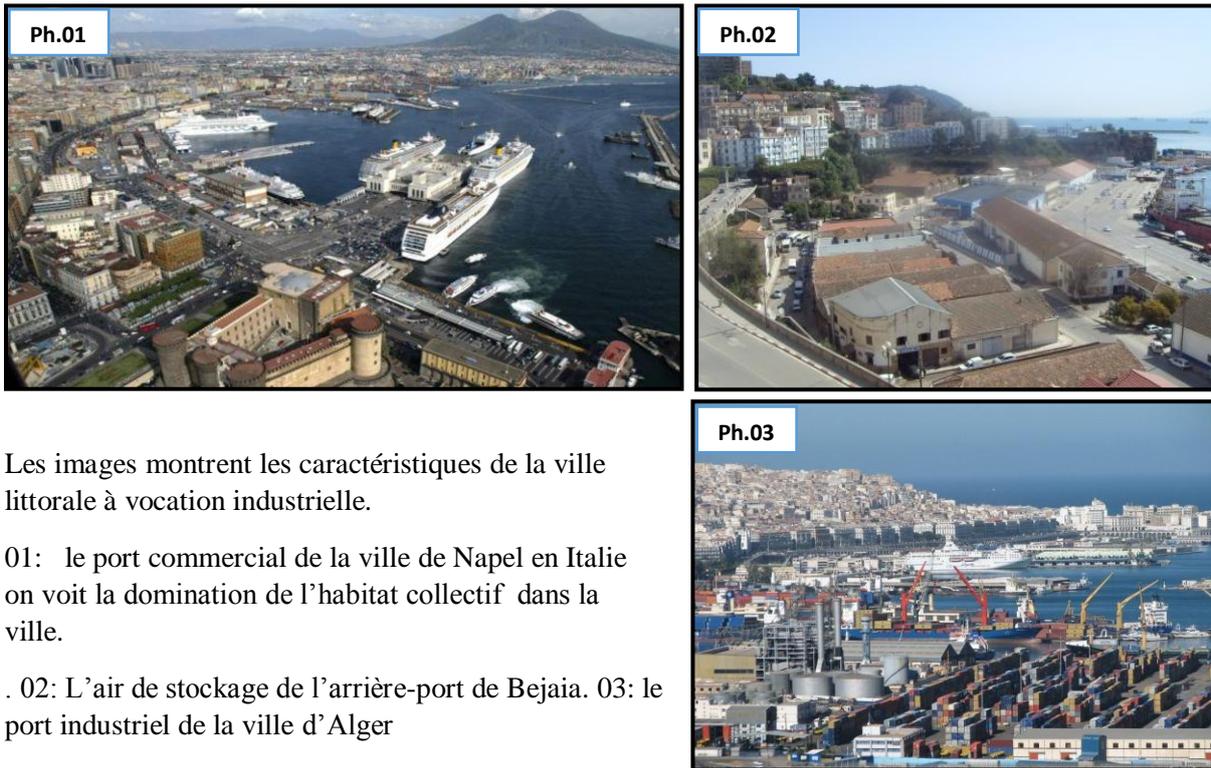
01: la ville de roses en Espagne. 02: la ville de Mèze au sud de la France .03: La ville d'Emporia brava en Espagne. 04 : le port de plaisance de Cap d'Agde en France 05 : la promenade des anglais à Nice en France, elle est classée parmi les meilleures destinations touristiques de la méditerranée pour la qualité de leurs aménagements et équipements d'accompagnement.

Commerciale et industrielle :

Les échanges maritimes ont toujours animé l'économie mondiale, et de très nombreuses villes sont nées de la présence d'un port. Le port est l'ensemble des espaces terrestres, eaux maritimes ou fluviales, des infrastructures réunissent les conditions physiques et d'organisation permettent l'accueil des navires. Le paysage architectural et urbanistique de l'activité commerciale et industrielle est caractérisé par :

- Présence d'un port commercial ou pétrolier. Infrastructures d'industrie et présence des lieux de stockage.
- Domination des socles d'habitat collectif et Présence d'infrastructures de transport « ligne ferroviaire, autoroute ...etc.

Figure 22: paysage architectural et urbanistique des villes industrielles



Les images montrent les caractéristiques de la ville littorale à vocation industrielle.

01: le port commercial de la ville de Naples en Italie on voit la domination de l'habitat collectif dans la ville.

. 02: L'air de stockage de l'arrière-port de Bejaia. 03: le port industriel de la ville d'Alger

Agricole :

Les activités agricoles liées à la présence ou à la proximité de la mer produisent:

Des paysages particuliers « les fermes, les étables ...etc. »

Présence des villages agricoles « absences de l'habitat collectif »

Mais cette activité est en voie de déclin à cause de l'empiétement et l'extension tentaculaire urbaine sur les terres agricoles.

Figure 23: paysage architectural et urbanistique des villes agricoles



Les images montrent les caractéristiques de la ville littorale à vocation agricole.

01: les terrains agricoles de la ville d'Ain Tagourait Tipaza.

02: la ville de Zeralda à Alger entourait des terrains agricoles .

ville a double activités :

En plus d'une activité, on trouve parfois des villes à double activité, qui sont devenues la tendance des villes côtières modernes, afin d'enrichir l'économie de ces villes.

Figure 24: paysage architectural et urbanistique des villes à double activités



Les images montrent les caractéristiques de la ville littorale à double activité.

01: le port de Marseille est classé le 1 er port commercial à la Méditerranée. 02: le port commercial de la ville de Bejaia classé le troisième à l'échelle nationale. 03: le port de plaisance de Marseille deuxième ville touristique en France. 04: les plages de Tichy à l'est de la ville de Bejaia. 05 : vue sur le port commercial de la ville classé 3eme en Algérie occupe une large superficie 06 : vue sur le complexe touristique de la ville de Skikda Cet établissement est à 1 minute à pied de la plage le Royal Tulipe Skikda possède un spa, une terrasse bien exposée sur mer, Il dispose par ailleurs d'une plage privé, d'installations de sports nautiques et un hôtel 4 étoiles.

2. Présentation de l'urbanisme et l'architecture des villes littorales algériennes :

À travers notre présentation de la ville littorale dans le cas général on a cité des exemples en Algérie dans la période coloniale, en matière de développement et d'aménagement spécifique aux villes littorales ou on voit que la ville littorale algérienne dans cette époque a respecté spécificités sur le plan urbanistique et architectural de littoral; Après l'indépendance, l'Algérie a connu deux politiques d'aménagement qui ont été appliqués sur le plan urbanistique et architectural. L'État s'est intéressé aux grandes villes qui sont Alger, Oran et Annaba et quelques villes moyennes comme Skikda, Bejaia et Mostaganem et au détriment les petites villes qui sont restées relativement délaissées, et à l'état de stagnation. Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique. Après les années « 80 » les grandes villes ont connu un boom démographique causé par l'attractivité de main-d'œuvre, ce qui a poussé l'état à construire d'une façon « anarchique » pour répondre aux besoins de ces grandes villes. Les instruments d'urbanisme (PDAU et POS) ont les mêmes contenus, ils ne prennent pas en considération les particularités des villes littorales, donc on intervient de la même manière que pour les villes intérieures sur le plan architectural.

Figure 25: comparaison d'architecture entre le littoral et les villes intérieure.



Les photos montrent la politique d'aménagements après l'indépendance

01: des nouvelles constructions au Quartier d'Edimco à Bejaia .photo2: des bâtiments à la ville d'Ouled Aiche, on ne voit pas une différence entre les deux .au niveau du traitement de façades. Les matériaux et les couleurs et le gabarit, où on remarque le même type d'architecture que ce soit « façade, gabarit, matériau, couleur, et ouverture ». 03 , 04 : Dans la période actuel l'état pris des décision par des nouveaux plan d'aménagement qui correspond au particularités des villes littorales comme le projet de la réaménagement de la zone portuaire de la capitale d'Algérie.

3. Conclusion

En conclusion , nous constatons qu'à travers l'analyse thématique effectuée que depuis l'antiquité , les facteurs cités plus haut, , notamment ceux liées aux aspects Naturelles ,Géomorphologiques, Historiques, Sociales , Climatiques et Economiques des zones littorales , sont à l'origine des tracés urbain ainsi que la cadre bâti des villes du littoral

Aussi, Ces facteurs cités sont de même à l'origine de la détermination de la fonction de la principale de la ville (industrielle, touristique, agricole), à travers le monde

En Algérie, depuis longtemps, les instrumentes de planification urbaine et particulièrement d'urbanisme aujourd'hui en vigueur le PDAU et POS, ne prennent pas en considération les particularités du littoral dans leur approche de maturation des études.

Cependant, ces derniers années , et après avoir pris conscience des catastrophes naturelles tel que le tsunamis, l'érosion, l'élévation du niveau de la mer , les pouvoirs publics ont pris en considération l'importance du phénomène spécifique aux zones du littorale , avec la promulgation de textes réglementaires et la mise en place d'un instrument d'aménagement dénommé le Plan d'Aménagement Côtier (PAC) ainsi que la création du Commissariat National du Littoral CNL , issue du Schéma National de l'Aménagement du Territoire SNAT.

Aussi nous constatons que l'œuvre architecturale des projets implantés au niveau du littoral émerge au plan conceptuel et technique par sa métaphore , sa forme architecturale , son volume , sa configuration géométrique ,sa couleur, sa texture et son intégration avec son environnement.

L'objectif principal recherché reste toujours la bonne orientation du projet vers des vues panoramiques choisies pour assure un confort visuel des occupants.

ÉTAT DES CONNAISSANCES

SECTION 2 : THEMATIQUE SPECIFIQUE

*LES EFFETS SPATIAUX DE LA RECONVERSION
PORTUAIRE*

SECTION 2. **THEMATIQUE SPECIFIQUE*****LES EFFETS SPATIAUX DE LA RECONVERSION PORTUAIRE***

La ville principale est en bordure de mer. Les villes dominantes s'étant très souvent développées à partir de ports, ce rapport a été mesuré par M. DOGAN (RIBBECK Eckhart. 2000. p.95) : « sur les 285 villes du monde de plus d'un million d'habitants qu'il étudie, 190 à 210 d'entre elles sont, selon lui, des ports maritimes ou fluviaux 'actifs' », la mer comme le premier moyen de transport, hors transport terrestre pour l'homme, les voies maritimes ont été notre premier moyen d'échange, de conquête, de découverte et de brassage entre civilisations. Le port a été le facteur principal des mutations et de la création des villes, la ville portuaire ne fait pas exception, mais présente un cas particulier vu qu'elle est le produit d'une double inscription au sein d'un réseau à la fois nautique et terrestre, une ville à double polarité et qui est marquée par une forte centralité. « Ville-port, un trait d'union pour dresser le tableau, un tout petit signe pour évoquer l'histoire gigantesque des relations entre une ville et son port » (Henry, 2006). Ces relations, qui avant des siècles, étaient liées à une logique d'interdépendance et de complémentarité ; mais durant l'ère industrielle, les villes portuaires ont connu une distanciation spatio-fonctionnelle entre la ville et son port. On assiste alors à une délocalisation des activités portuaires hors du territoire urbain, ce qui provoque le délaissement des nombreuses infrastructures portuaires engendrant ainsi un déséquilibre économique et spatial. L'Algérie profitant d'une bande littorale qui s'étend sur une longueur de plus 1270km abritant des zones portuaires à l'instar d'Alger, Oran, Bejaia, Annaba, Skikda, Mostaganem qui souffrent de la non cohabitation ville / port. Chose qui n'a jamais été évoquée par nos outils d'urbanisme malgré la pertinence de cette question pour l'urbanisme moderne (Aouissi, 2013).

Le port est l'élément caractéristique de la ville portuaire. Il est le lieu artificiel d'une centralité 'ouverte' où circulent les marchandises embarquées et débarquées sur les quais et les môles (boeri, 2001). Avec le rôle important joué par le port. Le port maintenant a occupé de zones plus grandes et plus grandes et des nouvelles installations et des équipements Ce qui reflète sur son paysage architectural et urbain, qui nous a fait parler de zone portuaire.

Bejaia qui a pris naissance de son port, d'abord comme comptoir phénicien puis à travers la stratification des multiples civilisations qui y ont séjourné ; vit actuellement une rupture flagrante entre sa ville et son port. Après l'indépendance on voit une rupture entre le front de mer et l'ancienne ville sur le plan architectural et urbanistique à cause de l'interface ville / port qui se compose de baraquement de dépôt et de hangars en état dégradé et abondent donc pas de continuité cohérente entre la ville et port ce qui a créé une séquence d'une faible animation à cela s'ajoute l'emplacement inapproprié de son port pétrolier et la nouvelle gare maritime qui accentue encore plus

cette rupture ville-port, dans ce contexte et avec une méthode d'approche conceptuelle, le présent travail se veut être une d'étude pour la reconquête de l'interface ville / port pour le cas de Bejaia, le but de cette partie n'est pas seulement de donner une définition de la zone portuaire mais de faire un historique des relations entre villes et ports, et de focaliser l'étude sur le premier phénomène dans l'histoire de ces villes qui est la rupture ville / port. Par la suite, il s'agira de comprendre le phénomène majeur qui serait évoqué : la reconquête de l'interface ville/port. Il semble intéressant aussi de rappeler les différentes réflexions et expériences déjà existantes (à travers des analyses d'exemples), pouvant éclairer et enrichir de futures interventions.

1. présentation de La ville portuaire

La ville portuaire : signifie "une ville qui dispose d'un port, et dont une partie de l'activité économique repose sur lui" , c'est-à-dire il y a deux termes essentiels: la ville et le port pour les quels nous proposons les définition suivantes:

La ville est une agglomération relativement importantes dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées, notamment dans le secteur terrestre .

" **la ville** que l'acception du terme soit strictement géographique et fonctionnelle ou largement économique et culturelle- a une territoire , cette dimension lui vient de ce que son système et ses effets s'inscrivent dans l'espace et le temps"

Le port est l'élément caractéristique de la ville portuaire , c'est un espace situé sur le littoral maritime , sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et des navires , en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement , et ainsi aussi il a des aires de stockage et zones industrielles collé a cet espace . il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparation .

Le port comme étant un abris naturel ou artificiel pour les navires, composé de quais le long desquels accostent les bateaux, et de bassins appelés docks (par extension, dock désigne aussi les magasins construits sur les quais ou sont entreposées les marchandises. Les installations portuaires sont les bâtiments et les appareils nécessaires à l'embarquement et au débarquement des marchandises , et des passagers

Figure 26: la composition architecturale et urbanistique des ports commerciaux et industriels



Les images montrent les paysages architecturaux et urbanistiques de la ville portuaire

01: vue de ciel sur la ville portuaire du Havre en France,

02: vue de ciel sur la ville portuaire d'Alger en Algérie.

Figure31: vue de ciel de la cité de la lumière Valence en Espagne

2. Difficulté de définition de la ville portuaire :

Plusieurs chercheurs et spécialistes du domaine architectural et urbanistique ont donné une signification au fonctionnement ou au rôle de la ville portuaire sans pour autant arrivé a une définition .

L'absence d'une définition consensuelle de la ville portuaire, malgré le nombre des travaux, renvoie à la difficulté soulignée par Roger Brunet (1997) " de traiter d'un objet réel non identifié" . Les spécialistes de la question se sont même demandé s'il s'agissait d'une " catégorie scientifique particulière" (C. Challine , 1994) appelant une " méthodologie spécifique " (M. Morvan 1999). De tels doutes sont déjà anciens et les historiens anglo-saxons des choses de la mer l'ont bien rappelé : lorsque l'on évoque la ville portuaire , on se heurte à sa diversité (F. Broeze ,1989) et l'on tombe soit dans l'ornière des villes soit dans celles des ports et du monde maritime (P. Reeves et al ,1989), perdant de vue ce qui fait la spécificité de l'objet même par rapport à ce ceux dont il se distingue : les ports sans villes les villes sans ports .

Son rôle dans l'espace géographique est pourtant clair , il s'agit bien d'un " nœud de circulation à l'interface des réseaux maritime et terrestres" (M. Brocard, 1994) dont la fonction originelle de rupture de charge en fait une " synapse" (H.P. White et M.L. Senior , 1983) , "point-clé de l'organisation de l'espace (S.D. Williams, 1983), une ville nœud de communication.

La ville portuaire se présente comme un point d'observation privilégié de la mondialisation économique à l'œuvre et constitue des zones d'articulation des logiques du local et du global, du national et de l'international.

Ainsi le port n'est pas seulement une addition d'appareils techniques, d'infrastructures , de plans d'eau , ou d'équipements et d'outils mais " Le port renvoie également à des métiers , à des cultures à une architecture , a une société et à un imaginaire spécifique"

3. Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaire :

La typologie spatio- fonctionnelle des villes portuaire constitue ces spécificités qui sont :

3.1. Une façade urbaine :

La ville orientée vers la mer possède une façade urbaine assez particulier . Ceci influence beaucoup la manière dont la ville portuaire est construite, la captation du sol , la manière de circuler et d'autres facteurs, Ceci dit , ce n'est pas la cas de toutes les villes portuaire.

Avant d'être une ville , plusieurs villes n'avaient pas de vocation urbaine au départ on cite la ville du havre qui était une citadelle destiné à protéger Rouen et Paris , avant de devenir ce quelle est aujourd'hui .

Figure27:vue sur les paysages architectural des façades des villes portuaire



les photos montrent le paysage architectural des ville portuaire ou on remarque que la fonction détermine le type de façade maritime ou

01:la ville de Monaco en France on remarque l'homogénéité de la façade maritime est une fruit de ce mariage entre la fonction urbain et portuaire ou on remarque une mélange parfaits entre le tissu urbain et portuaire au niveau de la façade .

02: vue sur la façade maritime de la ville de Bejaia en Algérie on remarque la disfonctionnement dans le paysage architectural de la façade maritime qui est une produit de deux zones (la zone urbain et la zone commercial de port).

3.2. Une source d'évacuation

La ville portuaire est aussi une source de voyage et d'évasion. L'imaginaire du port maritime se décuple par une approche sensorielle immédiate : sur la jeté l'œil reste attiré par l'horizon infini, par ce sentiment de force et d'impuissance face aux mouvements de la mer . L'homme est envahi par une sensation de liberté au contact de l'air marin, une attirance pour le voyage , La navigation et un désir de confronter cet élément naturel.

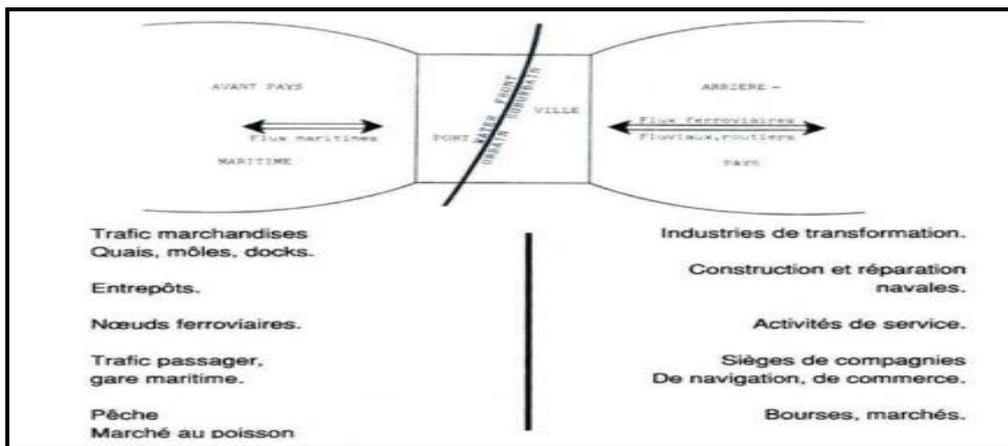
Sa présence semble se prolonger aux espaces de la ville laissant sentir sa trace. un espace ou les couleurs , les sens la lumière et les odeurs prennent une autre dimension . " Hors de tout contexte qui le situe dans le temps et dans l'espace. Le port évoque un foisonnement d'image .puissantes et multiples ,attractives ou repoussantes , froidement réalistes ou follement imaginaire , ces images sont vibrantes de résonances" .

4. L'interface ville/port :

Les interface ville/port sont des aires de contact entre les espaces portuaires et les espaces urbains de la ville .Il existe différents types d'interfaces selon qu'elle soit située entre un vieux port et un centre historique, entre un port de commerce et un quartier d'habitation ou encore entre un port entre un port et un espace naturel de campagne .

Ces interfaces peuvent être aussi délimitées de diverses façons , avec des murs pour les ports de commerces ou des clôtures métalliques pour les ports militaire. Mais l'interface correspond juridiquement à la limite du domaine portuaire . Ainsi ces zones d'interface peuvent être des zones de conflits entre les différentes activités plus ou moins compatibles mais aussi des zones de mutations pour le développement de la ville .

Figure28:schéma montre le système ville/port les villes portuaire dans le 20Eme siècle



5. Délaissement de l'interface ville/port :

Dans les années 70, ces zones d'interface offrant une image industrielle dépassée sont oubliées dans un contexte de développement moderne des métropoles.

En effet, ces zones ne fonctionnent plus car ne répondent plus aux exigences portuaires .Les équipements situés sur ces zones ne sont plus adaptés à l'évolution des trafics et aux nouvelles relations villes/ports ,

De plus ,même sur les interfaces ou les activités portuaires n'existent plus , les infrastructures ne se sont pas développées au même rythme que les zones urbaines .

Les interfaces sont donc de plus en plus délaissées car en double décalage. Apparaissent alors les friches portuaires, à la fois sur les zones portuaires et sur urbaines ou s'étaient développées des activités liées au port . Les interfaces villes/ports symbolisent pour de nombreuses villes une image de crise et de traumatisme peu adapté à un développement dynamique de ces villes. (E. Boubacha ,1997).

6. Clivage ville/port :

" La rupture entre la ville et le port est connue sous le concept du clivage ville/port synonyme de ruptures et de dichotomie spatio-fonctionnelle entre ville et port. Le clivage ville/port se manifeste clairement à travers un phénomène de dissociation, les zones portuaires sont isolées du reste de la ville : barrière, clôtures, autoroutes, autant d'obstacle qui freinent l'accès direct vers le front d'eau" Henry

A partir des années 50, les espaces portuaires évoluent encore car ils sont inadaptés aux nouvelles conditions du fonctionnement portuaire. De nouveaux équipements sont créés afin de pouvoir accueillir les nouveaux navires de capacités de charge et de taille plus importantes puisque les structures à proximité des villes sont inadaptées . Des zones industrialo-portuaires (ZIP) sont développées dans des proportions démesurées dans les années 60-70 pour accueillir des nouveaux types d'industrie comme la pétrochimie ou la sidérurgie . De plus , la mécanisation et la conteneurisation vont réduire les temps de transport afin d'améliorer la productivité

des ports bouleversant les techniques de traitement des marchandises. Le transport maritime devient alors plus compétitif . Le port joue son rôle de prestataire de services.

Ainsi les relations ville/port sont mises à mal , les politiques nationales provoquent alors le clivage ville/port .Dans un contexte de mondialisation des échanges, le port n'est plus qu'un maillon de la chaîne des réseaux de transport, il est complètement désolidarisé de la ville ." le port moderne n'est plus qu'une porte et les révolutions technologiques affaiblissent les liens fonctionnels ville/port" (B. Hoyle,1988) . Les ports ne sont plus des moteurs de développement économique mais ne sont que des vecteurs de flux autonomes de leur villes . X

7.reconversion portuaires (de l'interface ville/port):

La reconversion est un changement d'activité d'un site regroupent requalification et réaménagement .

Les territoires , comme les organismes vivants naissent, croissent déclinent et meurent et c'est particulièrement la cas des territoires urbaines et portuaires, ces territoires sont en crise forte en déprise économique et démographique sensible . Comme les régions postindustrielles ou les anciennes installations portuaires .

Dans le contexte actuel de mondialisation , les reconversions se révèlent de plus en plus fréquentes et nécessaires .Il été démontré que la mondialisation des villes portuaires accentue les faiblesses et les vulnérabilités en modifiant et en intensifiant la concurrence : la redéveloppement est alors le premier but de la reconversion . De ce fait il s'agit de comprendre comment s'opère une reconversion ? Quels sont les principes urbanistiques qui conduisent ces vastes opérations de reconversion , et quel type de paysage urbain peut-elle engendrer dans une ville portuaire ?

Enjeux de la reconversion :

Les conséquences spatiales de ces transformations sont très visibles dans les villes, notamment celles des vieilles régions portuaires où se sont multipliées les friches , espaces ayant en quelque sorte perdu leur fonction et pour les quelles il a été le plus souvent difficile de retrouver un usage dans le cadre du nouveau système : vieilles usines délabrées , anciennes installations, ou vastes friches stériles lorsque les infrastructures et les bâtiments ont été rasés , constituent le produit de ces mutations et traduisent l'inadaptation du contenant (le bâti) au contenu (les activités urbaines et portuaires) or le devenir de ces espaces déçus ,structurés et façonnés par la dissociation ville-port, constitue un enjeu majeur pour l'avenir des villes et des régions concernées.

Réhabiliter ces espaces dégradés signifie d'abord qu'il faut les adapter au nouveau système économique et leur restituer un nouvel usage en les réaménageant , autrement dit les reconvertir . Mais les possibilités de reconversion dépend d'abord de :

- L'évolution régionale (mutations, développement , économique , typologie et impact de la relation ville/port .
- La localisation des friches dans les systèmes urbaines et portuaires.
- la nature des projets de réaménagement et des acteurs qui réalisent la réhabilitation : opérateur privé ou institution publique , Etat ou collectivité territoriale.

Pour permettre le " recyclage" des espaces dégradés laissés en friche par le déclin de l'ancien système en y implantant de nouvelles activités , il est toujours nécessaire de leur faire des transformations souvent de grande ampleur, destinées à permettre leur réinsertion dans le nouveau système.

En pratique beaucoup d'opérations de réhabilitation aboutissent à faire table rase du passé , mais il est parfois possible de conserver certains éléments à valeur patrimoniale pour les réaffecter à de nouveaux usages, ou plus simplement pour donner une identité au site d'accueil . Ainsi il convient de s'appuyer sur l'héritage historique ou naturel (le cas de notre site d'étude) , constituant en quelque sorte l'image de marque du site et un gage de qualité pour l'accueil des nouvelles activités : Le renouveau s'appuie alors sur un passé revalorisé et pour ainsi dire recyclé .

Afin de mieux comprendre la question de la reconversion nous avons plusieurs exemples de villes méditerranéenne confronté au problème des espaces urbains et portuaires dégradés que l'on a analysé sous plusieurs points .

7.1- Opération et reconversions portuaires :

Nos exemples d'analyse pouvant éclairer et enrichir de futures interventions selon (Marcel Roncayolo dans les villes portuaires en mutation, 2006) est le terrain idéal pour répondre à la question du comment faire vivre la ville et son port (Henry 2006). L'exemple de Valence situé en Espagne et l'exemple du Havre situé en France font partie du phénomène de l'action de la reconversion portuaire pour une meilleure image des ces villes et leurs front de mer .

7.1.A- Cas d'étude VALENCE "ESPAGNE"

Depuis ses origines , la relation de valence avec l'eau a été liée son port et au fleuve Turia qui traversait le centre ville , entourée de petites d'agglomération , la ville est fortifiée s'est étendue aux abords du fleuve et le port était un espace mort et occupé par les baraquements et les espaces de stockages .

Mais grâce a une événement majeure , ou la ville a eu l'honneur d'accueillir la 32 Eme coupe de l'America des voiles , les autorités de a ville de valence ont décidé de transformés le port de valence a jamais .

point fort

cette opération de reconversion a marqué le rapprochement de la ville avec son port et elle introduit le processus de transformation du front de mer , le projet Balcon al Mar conçu par l'architecte José Maria Tomas Llvador , suite au concours d'idées lancé en 1997 , qui est un bâtiment qui donne sur le port de la ville avec plusieurs étages la majorité sont aménagés comme des terrasses , ce projet s'inscrit dans le cadre d'une politique qui établit la priorité du rapport entre la ville et la darse intérieure de port par l'ouverture d'un nouveau canal d'accès à l'ancienne darse , qui était réaménagée par l'implantation d'édifices emblématiques destinées à l'activité commerciale et aux loisirs .

Le développement du port vers des quais avec des infrastructures modernes a causé l'abandon de la darse intérieure qui avait été cédée à la municipalité de Valencia et le transfert du siège du port , L'intérêt est la récupération de la façade maritime de Valence pour installer des activités de : loisirs , culturelles et économique avec la réhabilitation des édifices historiques , la construction d'une tour panoramique et la création d'un port de plaisance ,

Figure29: La promenade du front de mer de la ville de Valence et le bâtiment de Valeas e vents.



La transformation du secteur portuaire était faite par :

- récupérer le secteur de vieux port et sa façade maritime pour la ville et ses habitants .
- la création d'un nouveau visage urbain pour la ville de Valence.
- la création d'une promenade longeant le nouveau canal et qui articule la darse intérieure et le centre ville de la ville .

- implanté un projet d'une marina qui sera le monument ou l'action forte de cette réaménagement qui englobe des espaces de consommations et de loisirs pour les gens de la ville .

Figure30: La promenade de la ville du valence et sa marina



projets à la ville , la municipalité a initié une série de travaux en vue d'embellir les espaces publics environnants , notamment l'avenue du port , axe considérablement dévalorisé au fur et a mesure des années , cette nouvelle dynamique finit aussi par convaincre les autorités municipales de la nécessité d'adopter une stratégie urbaine pour l'avenir de l'ancienne embouchure du "TURIA" et d'éviter qu'elle évolue exclusivement en fonctions des besoins opérationnels du port .

le concours " Valencia Del Mar " , lancé dans le cadre de l'organisation de la coupe America , visait principalement à la création d'une façade maritime dans l'espace de l'ancienne embouchure du TURIA , occupée par le vieux port et ses installations annexes . Il était demandé aux participants de faire des

propositions de développement de nouveaux programmes urbains tout en garantissant le maintien de l'activité portuaire .

Figure31: vue de ciel de la cité de la lumière Valence en Espagne



Après la fin de l'événement et comme une deuxième étape de la reconversion du front de mer de la ville , les autorités publique ont décidé de continuer cette opération qui est la reconversion de tout la surface portuaire et de généraliser l'action qui étai faite au niveau de l'ancienne darse pour tout le port et parmi les action ou les principes de cette nouvelle action on a :

- la mixités de fonctions incluant des programmes résidentiels .
- projets de commerce et d'hôtellerie.
- des pôles de loisirs et d'activités nautique.
- renforcer la liaison du port et le centre ville .

Figure32: vue de ciel de la cité de la lumière Valence en Espagne



La proposition gagnante du concours pour la deuxième étape de la reconversion du port de valence , conçu par l'architecte français Jean Nouvel.

" Depuis l'organisation de l'Americus Coup , l'ancienne darse constitue une nouvelle centralité dans la structure urbaine de la ville capable de dynamiser les processus de transformation en cours et d'activer de nouveaux projets d'aménagement dans le cadre de l'organisation du grand prix de formula 1 et de Valencia Del Mar -Marina avec l'aménagement de 130 ha pour renforcer l'ouverture et la relation de la ville avec son front de mer et son port et l'intégrer dans le paysage valencien "

Renzo le Cardan - le front du mer valencien -

Valence a connue une révolution sur le plan architectural et urbanistique " cité de la lumière opéra , bâtiments futuristes surdimensionnés , et l'organisation d'un événement était la chose qui a motivé les autorités de faire d'énormes investissements urbains et portuaire pour l'accueillir et rendre le front de mer a la ville et ces habitants

7.1.B. Cas d'étude la ville portuaire du HAVRE " FRANCE"

La ville de Havre située sur la cote nord ouest de la France , dans le Normandie , fondé au milieu de 16Eme siècle , classé comme la deuxième ville portuaire en France derrière la ville de Marseille . Une ville portuaire par excellence

Depuis le départ , le port était le centre et le cœur de la ville , il est développé comme les autre port d'Europe il était un port militaire au début, et il a connu plusieurs changement et extension pour répondre au besoin de la révolution industrielle et accueillir les flux des navires . Après la guerre mondiale il a connu la plus grand extension , ou il occupe tout le front de mer de la ville ,

Figure33: vue de ciel du port de la ville du Havre en France .



Ce projet consiste ai début à développer un nouveau site d'ensemble d'équipements portuaire destinés à accueillir et traiter les plus grands conteneurs dans les meilleurs conditions , mais s'avère le déclenchement de plusieurs projets visant à restructurer la relation du port avec le centre ville historique. De nouvelles digues de limitation ont été créés pour une meilleure utilisation du port ainsi que le déplacement partiel de certaines activités « le quai de Southampton » , et l'ouverture de plusieurs gare maritimes pour renforcer et encourager la filière nautique et le tourisme croisière dans la ville

non pas uniquement en s'arrêtant au niveau d'une frontière préexistante. La mixité fonctionnelle a été choisie à Marseille de façon originale. Elle ne prend pas seulement les fonctions urbaines en considération. Il s'agit également d'une mixité ville/port à part entière. Comme le cas de Tanger métropole, le réaménagement du franc d'eau a réussi dans l'optique du fait qu'il est devenu une destination touristique de renommée mondiale en attirant les touristes vers le front d'eau et cela s'est fait avec l'injection d'équipements de loisirs chose qui a fortement déplu à ces occupants étant données que cette aménagement était principalement tourné vers les touristes et prendre en considération les besoins des habitants de ce secteur. La vision d'aménagement du Tanger métropole n'a guère suivi la même logique. Au contraire elle a su équilibrer entre ces deux derniers sans préférer l'un au détriment de l'autre.

8. Conclusion

Selon une étude dans de nombreux pays, les villes dominantes s'étant très souvent développées à partir des ports, ainsi la ville et le port sont à penser comme un tout car l'une a besoin de l'autre, les villes portuaires présentent un objet Trans alaire (Ducruet, in les villes portuaires en mutation).

Depuis le milieu du XIX^{ème} siècle, les villes portuaires du monde doivent faire face au même phénomène que l'on nomme délocalisation portuaire, qui engendrera par suite le délaissement.

Ce phénomène a débuté lors de la révolution industrielle du XIXe siècle, ces zones portuaires en désuétude, longtemps isolées du contexte urbain environnant, ont fait l'objet de maintes actions d'aménagement visant leur réintégration au tissu urbain existant, et de renouer le contact perdu avec le fleuve ou la mer.

Or, la reconquête de l'interface ville /port n'a pas été un exercice simple ;il continue à nourrir de multiples débats, tout le monde s'accorde pour dire qu'il faut y envisager une action de recomposition ville/mer, et il apparaît que la mise en valeur de l'interface ville-port est capable de participer à la transformation de l'image d'une ville ; pour assurer cette volonté, une étude globale du phénomène de reconversion des fronts d'eau qui viserait à dégager des stratégies et des modèles de reconquête était faite.

Depuis les premières opérations de reconquête urbaine aux États-Unis, ce mouvement ne s'est pas arrêté et se propage, touchant toutes les villes portuaires dans le monde, c'est sur les villes portuaires nord-américaines, où ce phénomène a été le plus précoce, puis il apparaît en Europe, mais aussi en Australie à Sydney et Brisbane et à partir des années 1990, une troisième génération se dessine, les pays nouvellement industrialisés et les pays en voie de développement. La situation n'était peut-être pas noire dans les années 50 ; elle n'est peut-être pas aussi rose aujourd'hui ; elles soulignent l'ampleur des aménagements intervenus dans l'interface ville/port qui sont décrites dans les exemples analysés (San Francisco, Marseille, Londres). Le phénomène de reconversion des fronts d'eau, parce qu'il touche aujourd'hui la totalité des villes portuaires, grandes ou petites, Bejaia, en tant que ville portuaire, tôt ou tard sera ramenée rejoindre ce mouvement de reconquête urbain, et c'est dans cette optique que notre intervention tente d'apporter quelques éléments de réponse.

BIBLIOGRAPHIE

Les ouvrages :

- Renzo Lecardane " le front de mer de valencia et l'héritage de l'america's cup 2007.
- hayuth, y " changes on the : a model based approach " revitalizing the waterfront, edition belhaven , londres 1988 pages 168.
- CHALINE Claude. 1993. Du port à la ville portuaire. Paris. L'Harmattan. 244p.
- COLLIN Michèle. 1994. Ville et port 18e-20e siècles. Paris. L'Harmattan. 287p.

Sources internet :

- AUCAME. 2008. Euroméditerranée à Marseille (en ligne). Disponible sur : http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Fiche_Marseille.pdf. (Consulté le 11/01/2018).
- DUCRUET César et MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra. 2005. Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale (en ligne). Disponible sur : <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.pdf>. (Consulté le 25/03/2018).
- DUCRUET César. 2005. Dynamiques scalaires et temporelles des villes ports (en ligne). Disponible sur : <http://thema.univ-fcomte.fr/theoq/pdf/2005/TQ2005%20ARTICLE%206.pdf>. (Consulté le 01/03/2018).
- DUCRUET César. 2008. Typologie mondiale des relations ville-port, Cybergeog : European Journal of Geography (En ligne). Disponible sur : <http://cybergeog.revues.org/17332>. (Consulté le 22/04/2018).
- DUCRUET César. 2010. Structure et dynamique spatiale des villes portuaires : du local au mondial (en ligne). Disponible sur : <http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>. (Consulté le 04/04/2018).

Thèses et mémoires :

- Aouissi, K. B. (2013).Le Clivage ville/port, Le cas d'Alger, Mémoire de magister en Urbanisme et Développement Durable, École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) - Alger.
- Ait-idir, Hamdi,M.(2008).La ville portuaire, le port et la gestion de ses entrainements ,le cas de la ville de Bejaia. Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'ingénieur d'état en Gestion et Technique Urbain. L'institut des sciences de la terre et de la géographie . Constantine
- Gaudette, M. (2015). La requalification du front d'eau de San Francisco : une analyse des dynamiques de réappropriation de l'espace portuaire .Mémoire présente comme exigence partielle de la maîtrise en géographie .Université du Québec à Montréal
- MAzouzi, H .Ouramdae ,S.(2011)Diagnostic et sauvegarde de la vielle de Bejaia .Mémoire pour l'obtention du diplôme d'ingénieur d'état en gestion et technique urbain .Arrête Ministériel.Département de gestion et de technique urbain.
- Henry, M. (2006), Villes portuaires en mutation les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée. Mémoire de

Licence, Faculté des lettres. Lausanne : « UNIL » Université de Laussane, institut de géographie France.

- Tamani-D, F. (2014), Paramètre pour une stratégie de renouvellement urbain de l'interface ville-Port : cas d'Alger. Essai de diagnostic partagé. Mémoire de magister en Urbanisme et

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1: EXEMPLES DE VILLES LITTORALES : CAS DU BASSIN MEDITERRANEEN	13
FIGURE 2: DES EXEMPLES DE DEVELOPPEMENT PARALLELE A LA MER.....	14
FIGURE 3: DES EXEMPLES DE DEVELOPPEMENT PERPENDICULAIRE A LA MER.....	15
FIGURE 4: DES EXEMPLES DE DEVELOPPEMENT TENTACULAIRE	16
FIGURE 5: DES EXEMPLES DE DEVELOPPEMENT VERTICAL	17
FIGURE 6: DES EXEMPLES DU DEVELOPPEMENT PAR L'ETALEMENT SUR MER.....	18
FIGURE 7: L'AMENAGEMENT DES PERCEES DANS LES VILLES LITTORALES.....	19
FIGURE 8: L'AMENAGEMENT DES BALCONS ET DES TERRASSES	20
FIGURE 9: L'AMENAGEMENT DES PROMENADES MARITIMES.....	21
FIGURE 10: L'ORIENTATION DU BATI DANS LA VILLE LITTORALE	22
FIGURE 11: EXEMPLES DE FAÇADES MARITIMES	23
FIGURE 12: DES PROJETS PHARES AU BORD DE LA MER.....	24
FIGURE 13: PAYSAGE ARCHITECTURAL DES STATIONS BALNEAIRES	25
FIGURE 14: TRAITEMENT DES FAÇADES.....	26
FIGURE 15: AMENAGEMENT DES TERRASSES ET DES BALCONS	27
FIGURE 16: EXEMPLE DE BRISE-SOLEIL.....	28
FIGURE 17: LES MATERIAUX UTILISES DANS LES CONSTRUCTIONS AU LITTORAL	29
FIGURE 18: UTILISATION DU VERRE.....	29
FIGURE 19: UTILISATION DE LA PIERRE	30
FIGURE 20: TYPE DE REVETEMENT SPECIFIQUE EN ARCHITECTURE LITTORAL.....	31
FIGURE 21: PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBANISTIQUE DES VILLES TOURISTIQUES	32
FIGURE 22: PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBANISTIQUE DES VILLES INDUSTRIELLES	33
FIGURE 23: PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBANISTIQUE DES VILLES AGRICOLES	33
FIGURE 24: PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBANISTIQUE DES VILLES A DOUBLE ACTIVITES	34
FIGURE 25: COMPARAISON D'ARCHITECTURE ENTRE LE LITTORAL ET LES VILLES INTERIEURE.	35
FIGURE 27: VUE SUR LES PAYSAGES ARCHITECTURAL DES FAÇADES DES VILLES PORTUAIRE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
FIGURE 28: SCHEMA MONTRE LE SYSTEME VILLE/PORT LES VILLES PORTUAIRE DANS LE 20EME SIECLE	Erreur ! Signet non défini.
FIGURE 29: LA PROMENADE DU FRONT DE MER DE LA VILLE DE VALENCE ET LE BATI DE VALEES E VENTS.	Erreur ! Signet non défini.
FIGURE 30: LA PROMENADE DE LA VILLE DU VALENCE ET SA MARINA	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
FIGURE 31: LA PROMENADE DE LA VILLE DU VALENCE ET SA MARINA.....	45



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLEB BLIDA 1

Institut d'architecture et d'urbanisme

Mémoire de master

Discipline : architecture

Option : *A*rchitecture en *Z*one *U*rbaine *L*ittorale *AZUL*

ANNEXE 01 PFE :

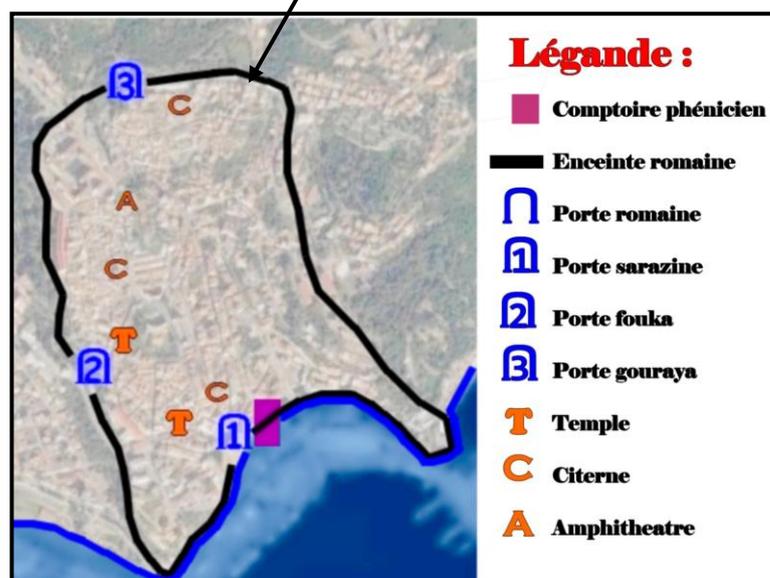
POUR UNE MEILLEURE IMAGE TOURISTIQUE DE LA VILLE DE BEJAIA

Année universitaire : 2017/2018

1. Évolution urbaine et architecturale à travers l'histoire de la ville de Bejaia

La ville de Bejaia constitue un champ d'études très intéressantes car c'est une ville dont l'histoire est assez riche et singulière.

- 1.1. **Période phénicienne** : les Phéniciens, en longeant la côte du Maghreb, ont créé dans la rade de Bejaia et sur ses rivages, des comptoirs commerciaux, qui leur servaient de lieu d'échanges de marchandises avec les habitants de la région
- 1.2. **La période Romaine** : Bejaia s'est développée perpendiculairement à la mer, entourée d'une enceinte percée par 3 portes « GOURAYA, FOUKA et SARRAZINE »- élargissement du port Phénicien pour assurer les échanges commerciaux. - Construction de certains édifices de la ville romaine. (Citadelle, citerne)



1.2.1. Les œuvres restant de la civilisation romaine

Des édifices de la période romaine qui sont resté jusqu'à nos jours les 3 Portes de la ville de Bejaia.



Porte sarrasine



Porte Gourava



Porte Fouka

1.3. **Période Hammadide** : À cette époque, la ville a continué son développement perpendiculaire à la mer Intégrant le mont Gouraya, entouré d'une grande enceinte Persée de 7 portes qui donne tous vers les terrains agricoles et ces portes sont reliées deux à deux créant des parcours parallèles à la rade La ville compte 21 quartiers abritant chacun une mosquée et une zaouïa. Construction des palais et des mosquées : Palais de l'Étoile. Palais de la perle. Palais Amimoun Construction des forts bordjs el Ahmar, Chof Ariad, fort Abde El Kader

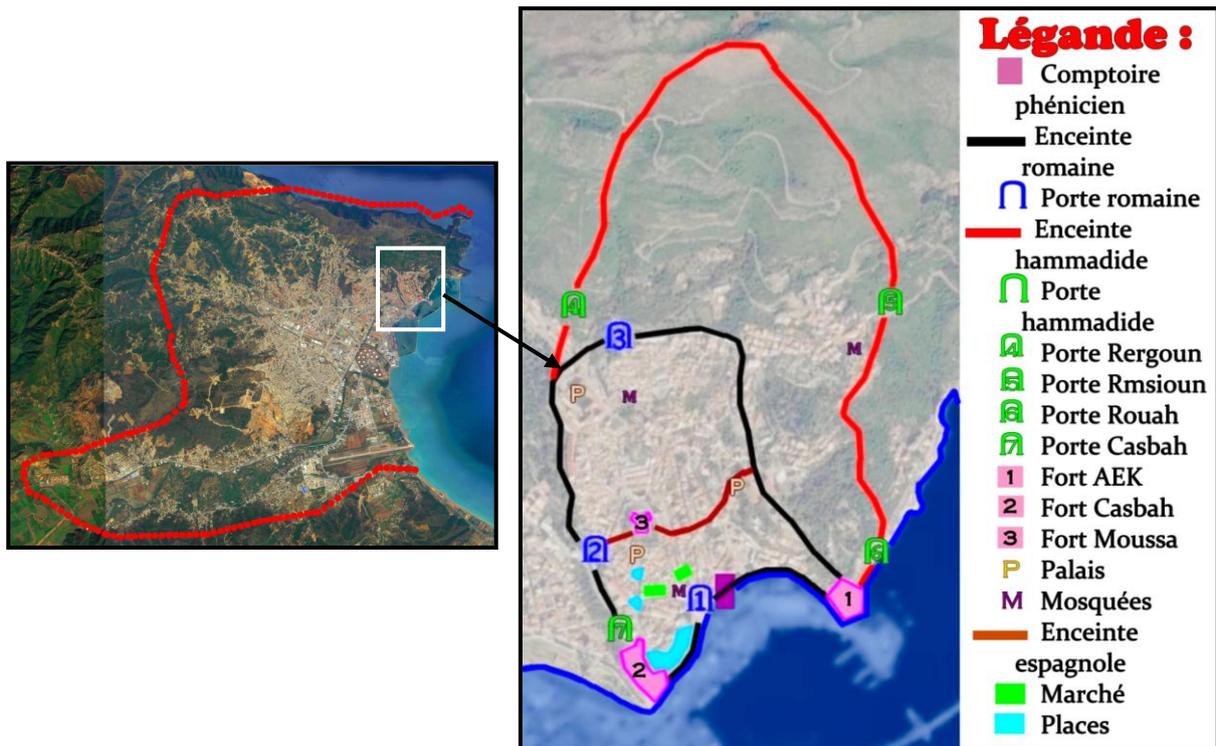
1.4. **Périodes Espagnoles** : reconversions des mosquées en église (Démolition du minaret de la grande mosquée). Destruction du palais Amimoun Décroissance du rempart la ville La ville est organisée suivant un tracé irrégulier organique

Occupation et transformation des principaux édifices :

La casbah. Fort Abdelkader. Fort Moussa. Fort Gouraya.

1.5. Période ottomane :

Les ottomanes ont gardé les limites réduites qu'avaient adoptées les espagnoles Mise en place d'une structure d'échanges et de rencontres (places – marchés).



1.5.1. Les œuvres restant de la civilisation Hammadide

Des édifices de la période Hammadide qui sont resté jusqu'au nous jour



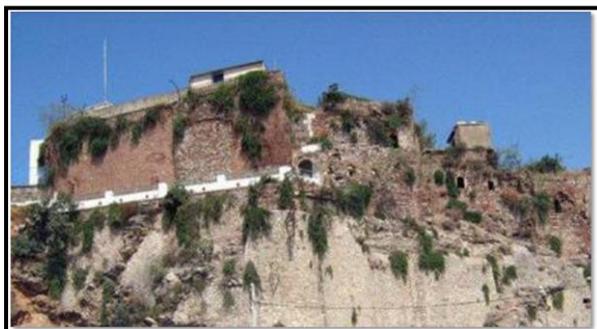
Porte de la Casbah



Vue partielle des Remparts



Casbah de Bejaia



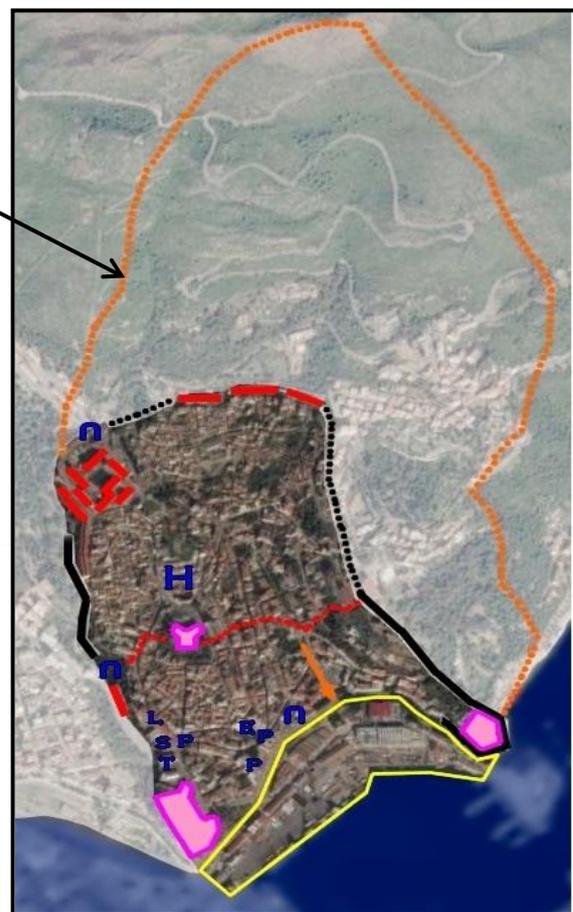
Vue Générale du Fort Abdelkader

1.6. La période coloniale 1833-1962:

La ville de Bejaïa passe par deux phases d'urbanisation distinctes, qui ont chacune marqué le tissu urbain. On va faire une petite reconstitution des faits urbains à partir de la documentation disponible.

1^{ère} Phase : Intervention INTRA-MUROS

- Réappropriation des lieux.
- Répartition des espaces de la ville (partie basse réservée aux colons, partie haute réservée aux autochtones)
- Occupation et réhabilitation des forts militaires (AEK, CASBAH) et Construction de nouveaux forts (Clauzel, Mercier).
- Récupération de la structure de la ville et Création d'un nouveau territoire au-dessus de la porte Fouka appelé Sidi Soufi

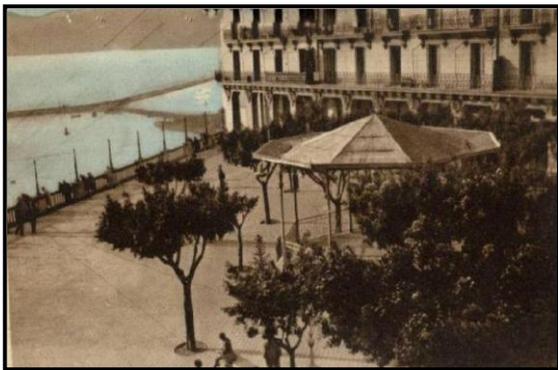


Légende :

	Enceinte romaine restez	P	Place
	Enceinte romaine démoli	H	Hopital
	Enceinte hammadide démoli	L	Lycée
	Porte romaine restez	S	Poste
	Enceinte hammadide démoli	T	Théâtre
	Fort	E	Eglise
	Limite(bas/haut)		Boulevard (percé)
			Cité BAR
			Etalement sur mer

❖ La réinterprétation des lieux :

- Structuration de l'espace urbain par des places publiques (Louis Philippe, Arsenal, Gueydon)- Organisation en étoile et Élargissement des rues
- Développement d'une façade maritime le long de la baie qui donnera à la ville un visage européen.
- Création d'une plateforme artificielle sur la mer comme un nouveau port d'échange et de pêche création d'équipement « la poste, le lycée, le Théâtre » . La création du boulevard Clemenceau dont la largeur est de 20 m, son tracé suit ou plutôt se superpose au lit d'Oued Abzaz.



La place Gueydon



Lycée Ibn Sinna



La poste



La place de l'arsenal



Cité Biziout



Théâtre de la ville

ÉVOLUTION URBAINE ET ARCHITECTURALE A TRAVERS L'HISTOIRE DE LA VILLE DE BEJAIA

Développement d'une façade maritime qui a des caractéristiques d'une ville littorale le long de la baie. Qui donnera à la ville un visage européen



La ville de Bejaia



Vue sur Gouraya d'après la place Gueydon



Vue aérienne sur le premier étalement sur mer



Le port de Bejaia



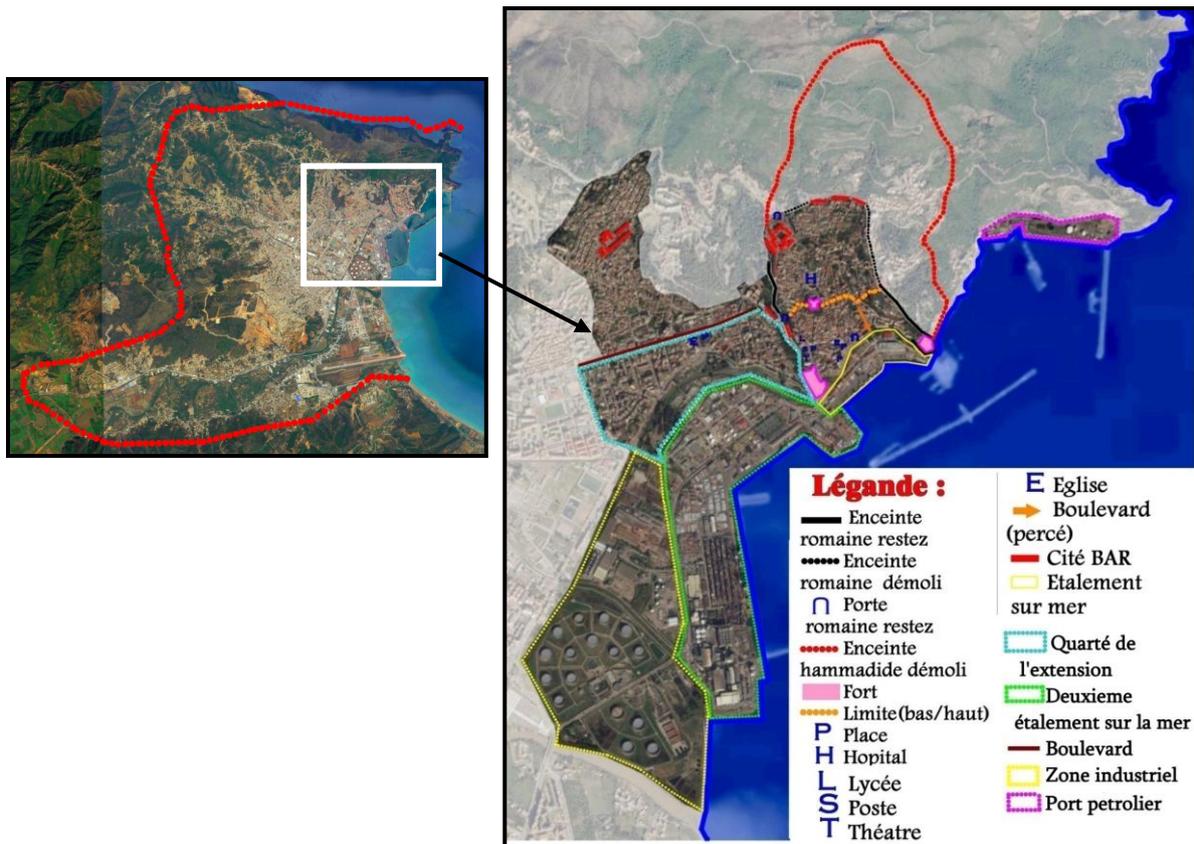
Vue sur le port de Bejaia
D'après la place Gueydon

Le rapport ville-mer assuré, particulièrement à partir de la place Gueydon . Il faut dire que Cette place «Gueydon» qui était même un élément d'articulation entre la mer, la ville et le mont de Gouraya notamment sur le plan visuel, comme le montre les illustrations ci- après et peut considérer.

2ème Phase : Intervention EXTRA-MUROS

- destruction de l'enceinte Sud-ouest permettant ainsi l'urbanisation parallèle à la mer
Projection d'un quartier dans la plaine qui se superpose avec le parcellaire agricole perpendiculairement à l'axe de la liberté. Création d'un habitat intégré dans la nouvelle voie carrossable (actuel boulevard Amirouche) jouant le rôle d'articulation entre le quartier de la Plaine et la ville intra-muros. Les travaux d'aménagement du port ont été entrepris par les autorités locales, la mer fut reculée sur une distance de 170 m. La ville extramuros ne se limite plus au quartier de la gare mais évolue en suivant l'axe de la Liberté et l'axe Mustapha Benbou laid.

aussi l'installation de zones de stockage construction des barres à l'endroit même de l'enceinte nord de la ville réalisation d'un grand ensemble sur le lieu-dit plateau de l'Amimoun.



ÉVOLUTION URBAINE ET ARCHITECTURALE A TRAVERS L'HISTOIRE DE LA VILLE DE BEJAIA

La période coloniale est un moment importante dans la formation et la transformation de la ville, par un héritage d'un patrimoine architectural et urbanistique. Ainsi l'avènement du plan de Constantine a causé une rupture importante entre les différentes entités de la ville par la désorientation des pratiques urbaine (la négation de la structure au sol). Dans : le tissu colonial on constate une structuration urbaine planifiée Noyau historique : un système de tracé en étoile a cause de la pente et l'intérêt d'avoir une vue sur la mer Tissue de la plaine : un système de tracé régulier « création des percées vers la mer» On relève aussi le souci d'avoir des percées vers la mer et des espaces urbains bien placée Un system de place.



La ville de Bejaia



Le tissu colonial de La ville de Bejaia

Sur le plan architectural

-Une architecture spécifique à la ville littorale -utilisation des grandes ouvertures et des balcons pour profiter pleinement de la mer. -traitement des façades maritimes et le choix des couleurs et les matériaux.



L'hôtel des Hammadides



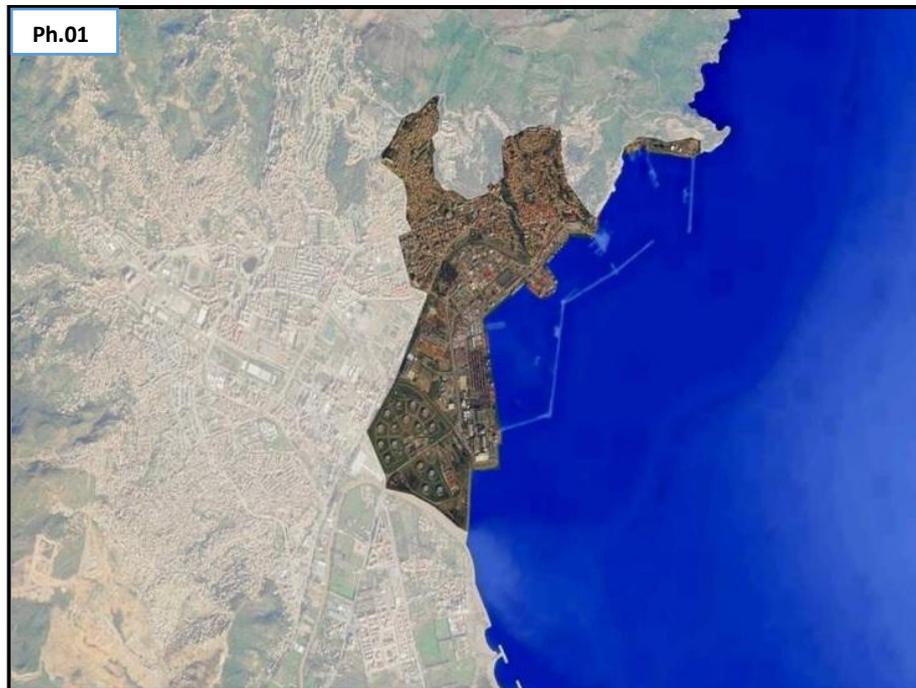
La place guidon -Bejaia



Boulevard Soummam Bejaia

La ville de Bejaia en 1962

Figure : Le tissu urbain de la ville de Bejaia en 1962



Des photos montrent le noyau historique et le tissu colonial de la ville de Bejaia .01: le noyau historique de la ville de Bejaia et les nouveaux quartiers construit aux périodes coloniales image de Google earth . 02: vue aérienne de la ville de Bejaia montre le tissu urbain de la ville de Bejaia.

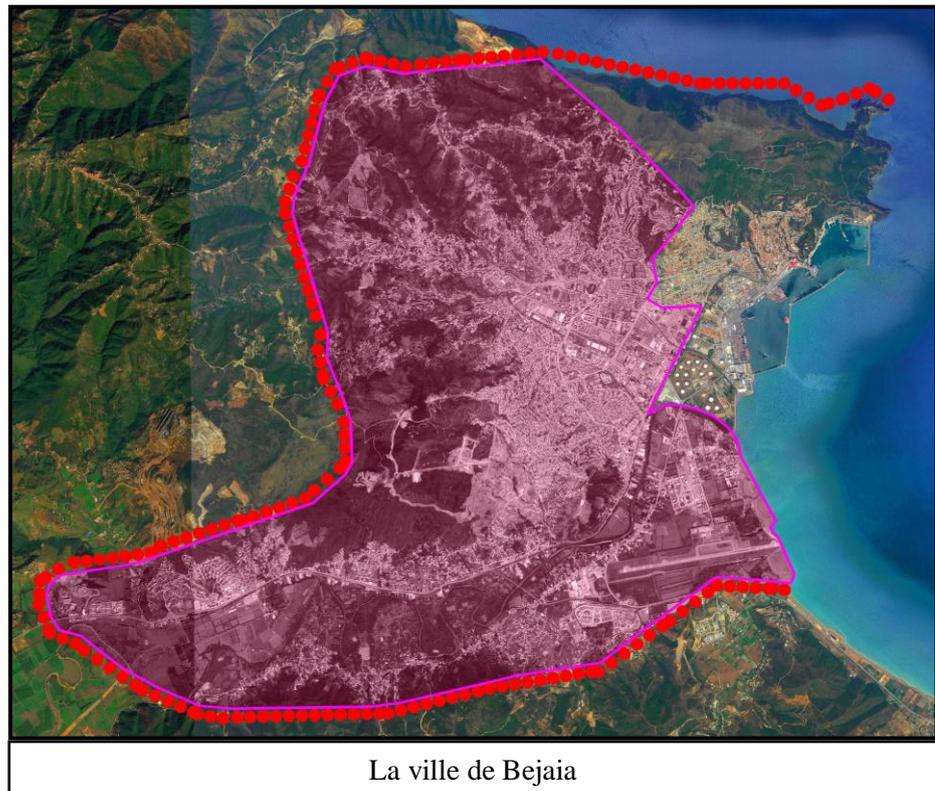
1.7. Période post colonial (1962- 2017)

De 1962-1980 : dans cette période la ville de Bejaia elle a subi un exode rural très fort ce qui a accentué la crise de logement, il fallait donc construire vite et en grand nombre généralement sur des terrains plats . On a utilisé le zoning et le plan type pour remédier à cette crise Il y a eu l'apparition de plusieurs Z.H.U.N à savoir de SIDI-HMED et IHADDADENE.

la conception architecturale n'est pas spécifique à une ville littorale, ni dans l'organisation de l'espace bâti ni dans l'orientation des constructions, les ouvertures ont pour fonction: éclairage et aération, elles ne sont pas pensées pour profiter de la mer extensions ne porte aucun intérêt à la mer, quand on s'y promène on ne sent pas du tout qu'on est dans une ville littorale.

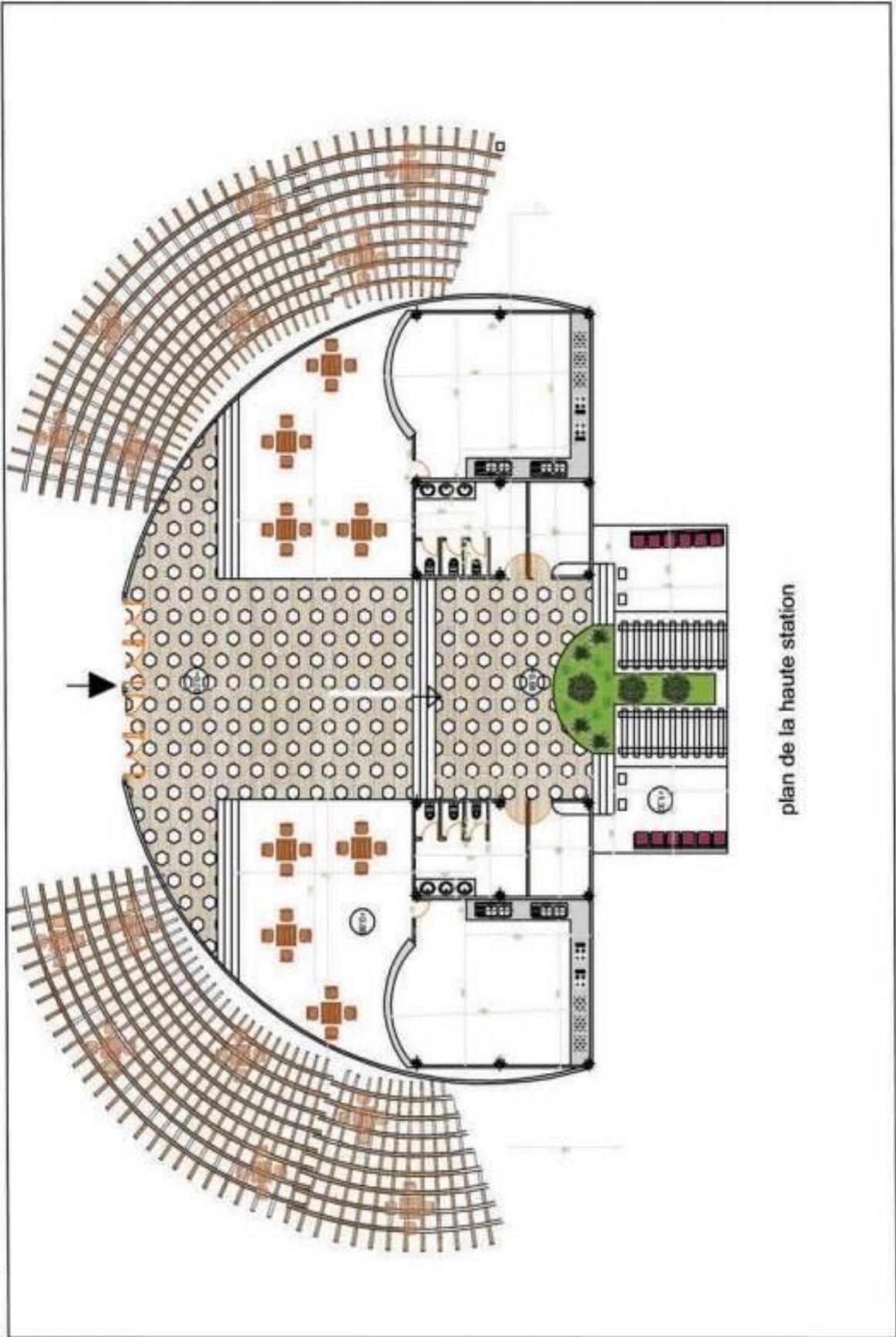
De 1980-de nos jour : l'apparition de l'initiative privée et à cause de l'absence du terrain, s'est commencé l'occupation des terrains en pente avec une Architecture qui prend pas en considération les particularités des villes littorales« l'orientation par rapport à la mer, les balcons, les terrasses, les couleurs de façades ».

Le tissu urbain
Postcolonial de la
ville de Bejaia on
Voit de l'absence des
Particularités de la
Ville Littorale

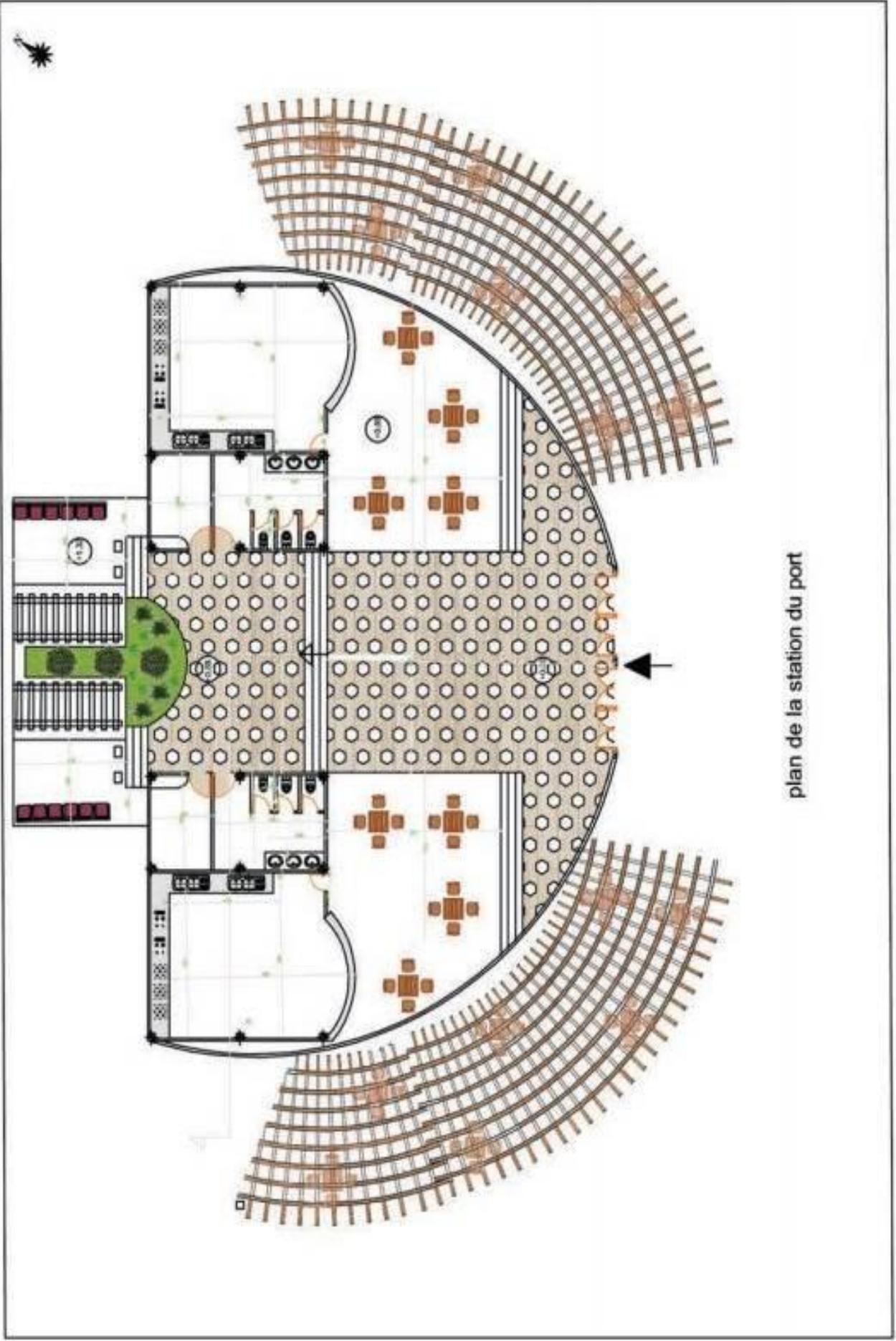


Annexe 03

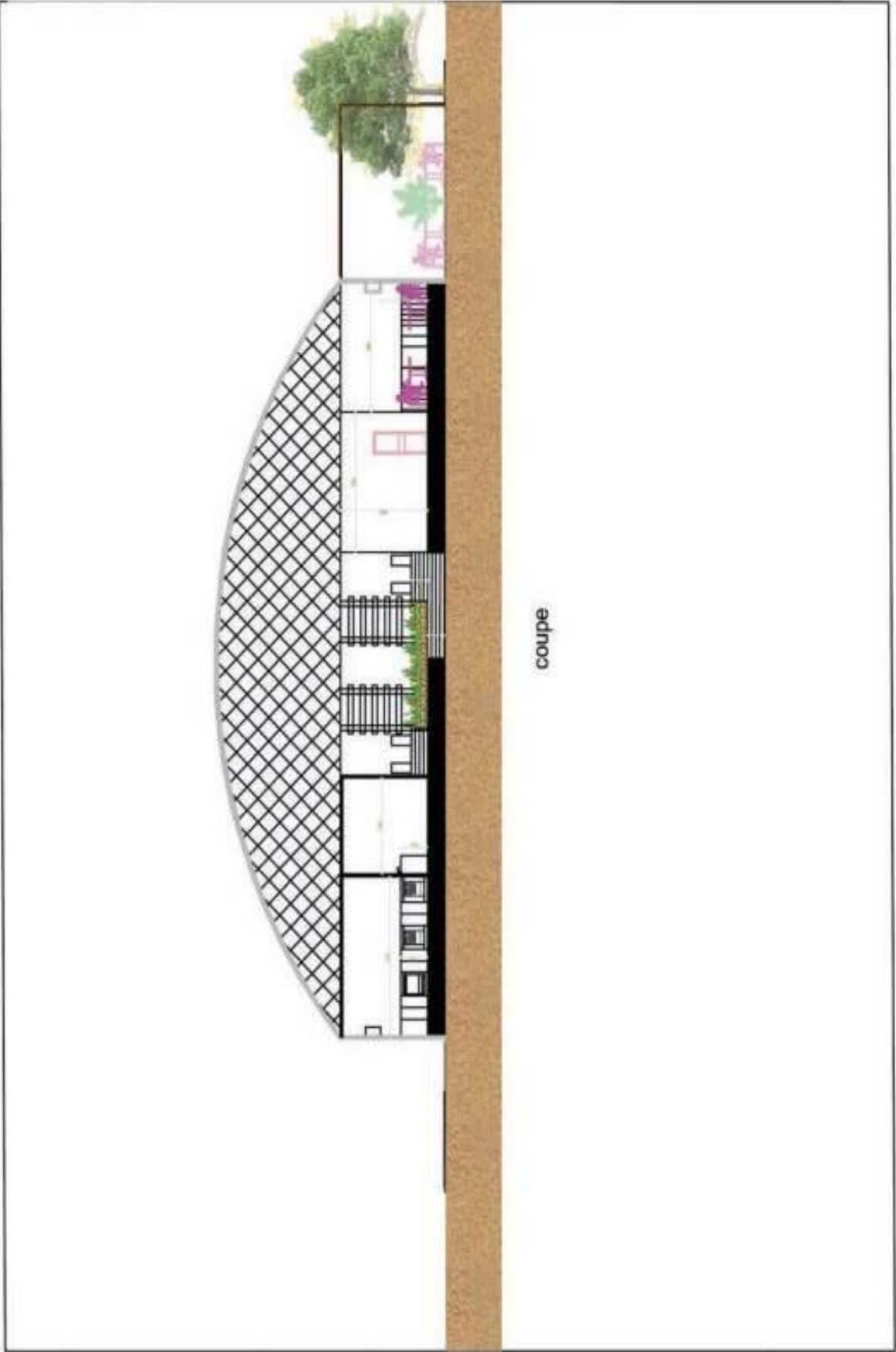
DOSSIER GRAPHIQUE

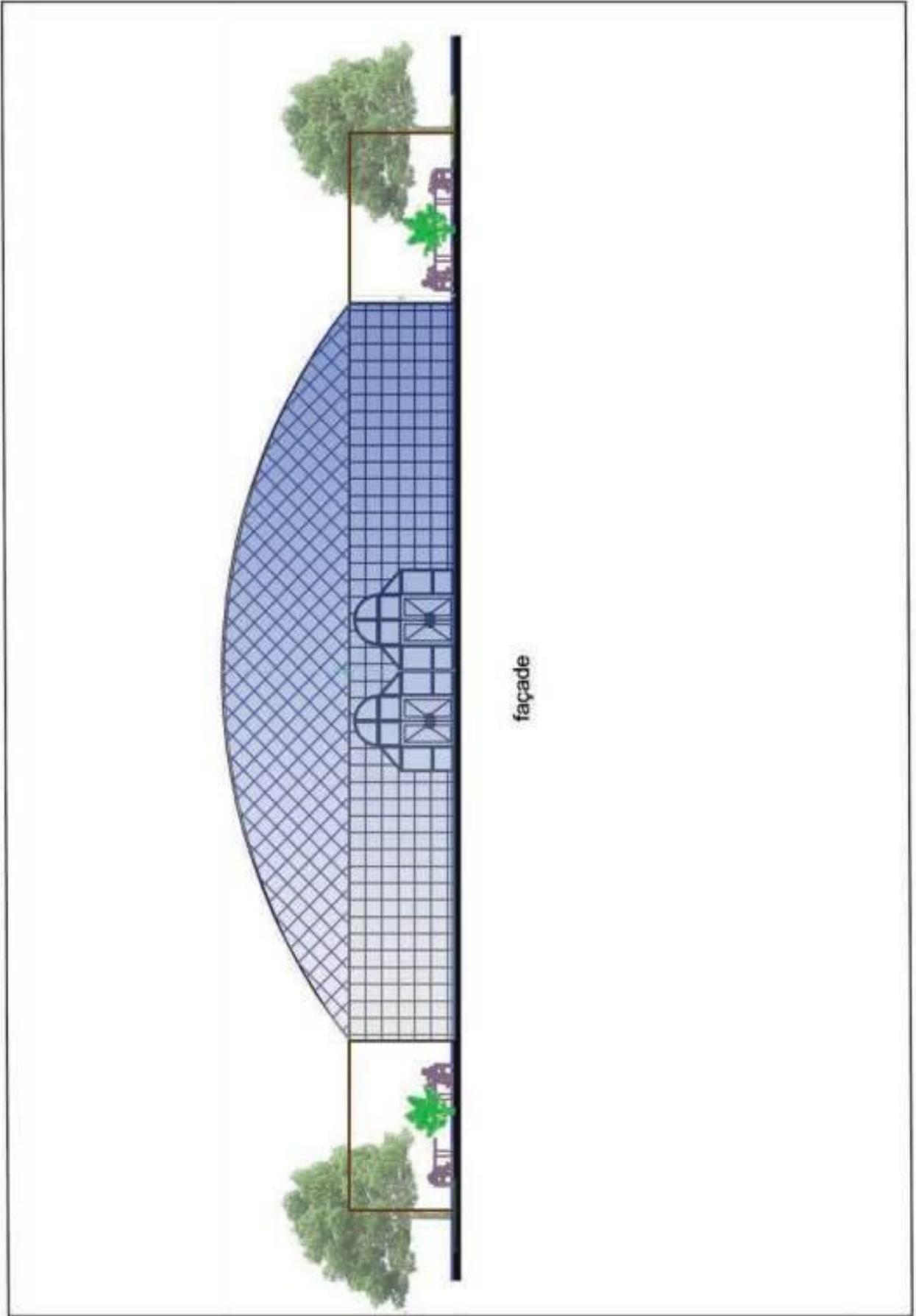


plan de la haute station



plan de la station du port





façade



