



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT
SUPERIEURE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
Université SAAD DAHLEB - Blida 1 -
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

MÉMOIRE DE MASTER

(Joint en annexe rapport explicatif du PFE)

Option (AZUL) : Architecture en Zones Urbaine Littoral

Thème : clivage ville/port
(Cas de la ville de BEJAIA)

Présenté par :

- LEZOUL MERIEM.
- TABBI ANNANI LAZHAR MOHAMED.

Encadré par:

- Mme. A. ABDELMOULA.
- Mme. Y DJERIDANE.

Promoteur de master :

Dr. Y. ICHEBOUBENE.

Année Académique : 2018-2019.

REMERCIEMENTS

La matérialisation de ce travail n'est rendue possible que grâce aux soutiens et à la bonne volonté de certaines personnes, à qui il nous est nécessaire de témoigner notre gratitude.

Toute notre reconnaissance et remerciements vont à Madame A. ABDELMOULA ainsi que Madame Y. DJERIDANE, qui ont accepté de nous encadrer ; merci infiniment de nous avoir orienté, dirigé, conseillé et encouragé, veuillez trouver ici l'expression de notre profonde gratitude.

Nous souhaitons également témoigner toute notre reconnaissance à tous les enseignants qui ont participé de loin ou de près pour nous aider, notamment Monsieur AOUISSI, Monsieur TABTI, Madame NAIT et Madame SERRAJ.

Comme nous tenons à remercier les membres du jury d'avoir bien voulu accepter de juger ce travail.

Un grand merci à nos amis et à nos collègues qui, par leurs relectures, leurs encouragements et leur soutien moral, nous ont permis de tenir bon dans les moments difficiles.

Enfin nos ultimes reconnaissances vont à nos parents. On voudrait leur témoigner ici toute notre gratitude pour leur aide et leur soutien indéfectible. Ce mémoire leur doit énormément.

Que toute personne ayant contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail, soit assurée de notre profonde reconnaissance.

Dédicace :

Tout d'abord je dédie ce modeste travail à la mémoire de ma deuxième mère « KARIMA », que dieu l'accueille dans son paradis.

Puis à mes parents et à toute ma petite famille (mon frère et ma sœur), pour leur soutien, sacrifice et leurs précieux conseils ; et surtout à « ZAHIA » et ma grande mère Madame « TIGRINE SULTANA » pour son inquiétude et son amour profond.

Plus à mes très chers amis, qui ont été avec moi durant tout mon parcours : AMINA, IKRAM, FARIDA, MALIKA, YASMINE, IMENE.

Sans oublier mon binôme ZAHA, pour son énorme patience, son encouragement dans tous les moments et qui m'a donné son amitié avant tout

Une spéciale dédicace à une personne chère et très proche de moi « NABIL » pour son encouragement son aide et surtout ses sacrifices, la personne que je porte beaucoup de respect.

Enfin j'offre cette réussite à mon professeur « MINA » et Mme « DJERIDANE », qui ont été amies avec leurs étudiants avant qu'elle soient enseignantes.

MERIEM

Dédicace :

A mon très cher défunt papa, à qui je dois tout dans ma vie ; et que j'aurais tout aimé qu'il soit à mes côtés aujourd'hui.

A ma bien aimée maman que tous les mots ne seraient exprimer mon amour et ma reconnaissance envers elle.

Je voudrais en premier remercier mon encadrante Mme ABDELMOULA AMINA, pour sa disponibilité, sa patience et surtout ses judicieux conseils, qui ont amplement contribué à l'élaboration de notre travail.

Je remercie également toute l'équipe pédagogique de l'institut 'architecture de Blida, notamment Mme DJERIDANE, qui m'a beaucoup soutenu dans notre travail.

Toute ma gratitude à ma binôme Mlle LEZOUL MERIEM pour sa contribution, ses sacrifices et ses efforts pour l'accomplissement du projet. Sans oublier mon cher frère aimé DJABER et ma chère sœur complice HIBA.

Comme je tiens à témoigner mes reconnaissances à mon oncle TABBI ANNENI BADREDINE, mes tantes SOUAD BOURGHOUD, HASSIBA BENZIRA pour leurs aides précieux durant mon cursus universitaire.

Enfin je tiens à exprimer mon amitié à mes proches amis, il se reconnaîtront.

ZAHA

Résumé :

Après la vague de l'industrialisation, les espaces portuaires s'éclatent et s'étalent de plus en plus. De nombreuses mutations et des nouvelles formes d'organisations économiques ont profondément changé l'activité portuaire, qui s'est démarquée par une délocalisation et un délaissement, notamment aux des espaces interfaces ville/port. Donc un nouveau phénomène apparaissait, appelé le clivage ville/port.

Face à ce délaissement, les villes portuaires prennent de nouvelles stratégies de recomposition d'espaces portuaires dès les années 50, ce mouvement de reconquête vient comme une réponse au clivage ville/port sous le nom de 'Waterfront revitalisation'.

La question de reconquête reste peu posée dans les villes du tiers monde à cause de leur retard, notamment dans les villes algériennes.

L'objectif dans ce présent travail est d'acquérir un maximum de connaissance pour cerner notre problématique de clivage ville/port ; afin d'aboutir un schéma de principe d'aménagement à la fin de la recherche, qui vise à une nouvelle reconquête portuaire pour le cas de la ville de Bejaia.

Mots clés : Villes portuaires, interface ville/port, délaissement, clivage ville/port, recomposition ville/port, mouvement « waterfront ».

Abstract :

After the industrialization, port spaces are exploding more and more. New forms of economic organization have profoundly changed the port's activity, which has been characterized by delocalisation and abandonment, especially at the city/port interface spaces. So a new phenomenon appeared, and called the cleavage city / port.

Faced with this abandonment, the port cities take new strategies of recomposition of port spaces from the 50s, this movement of reconquest comes as a solution to this problem of cleavage city / port under the name of 'Waterfront revitalization'.

The question of reconquest stays little posed in third world cities because of their delay, specially in Algerian cities.

The objective in this work is to acquire a maximum of knowledge to define our problem of cleavage city/port ; in order to achieve a master plan of planning at the end of this research, which aims at a new port reconquest for the case of the city of Bejaia.

Key words : Port cities, city/port interface, abandonment, cleavage city/port, recomposition city/port, waterfront movement.

Liste des figures :

Thématique générale « Architecture en zone urbaine littorale » :

Fig. 1	Carte de Barcelone avant le 19 ^{ème} siècle.....	8
Fig. 2	Carte de Barcelone après le 19 ^{ème} siècle.....	8
Fig. 3	Organisation urbaine actuelle de la ville de Barcelone, Espagne.....	8
Fig. 4	Ancienne carte de la ville de Marseille en 1700	9
Fig.5	Vue aérienne de la ville de Marseille en 2018.....	9
Fig.6	Carte de Monaco en 1914.....	10
Fig. 7	Carte actuelle de la ville de Monaco.....	10
Fig. 8	Etat ancien de la ville de Monaco ; France.....	10
Fig., 9	Etat actuelle de la ville de Monaco ; France.....	10
Fig.10	le développement perpendiculaire à la mer dans la casbah de Tanger ; Maroc.....	11
Fig.11	Ancienne carte de la Médina de la ville de Tanger 1911.....	11
Fig.12	Développement sur la bande côtière de la ville de Tanger suivant l'axe historique.....	11
Fig. 13	Développement satellitaire de la ville de Tanger.....	12
Fig.14	percées de la rue Aristotelous de la ville Thessalonique, Grèce.....	12
Fig. 15	Front de mer de la ville de Thessalonique ; Grèce.....	13
Fig. 16	Promenade piétonne et cyclable de la ville de Thessalonique ; Grèce.....	13

Fig. 17	Place publique sur le front de mer de Thessalonique, Grèce	13
Fig. 18	Place publique sur le front de mer de Thessalonique, Grèce	13
Fig.19	Les différentes places reliées par la rambla	14
Fig. 20	L’avenue de la rambla, Barcelone, Espagne	14
Fig. 21	Rambla de canaletes ; Barcelone, Espagne	15
Fig. 22	Rambla de los capuchinos ; Barcelone, Espagne	15
Fig. 23	Rambla de santa-Monica ; Barcelone, Espagne	15
Fig. 24	Rambla de la mer, Barcelone, Espagne	15
Fig.25	: port d’industrie de Malaga, Espagne	16
Fig.26	: Port de plaisance de Costa Brava à Catalogne	16
Fig.27	Idée et forme du projet « Musée de l’Océan et du Surf »	17
Fig. 28	inspiration du projet des deux rochets émergés	17
Fig. .29	Vue de la terrasse du musée vers l’océan	18
Fig. .30	La terrasse publique du musée, pour une meilleure relation site projet	18
Fig. .31	Coulée verte spectaculaire mène jusqu’à l’eau	18
Fig. .32	: Photo du projet pendant la construction	19
Fig. .33	: Utilisation du vers dans la façade principale	19
Fig.34	: Musée des civilisations de l’Europe et de la Méditerranée	19
Fig. .35	: Schéma explicatif de la relation entre les différents sites	20
Fig. .36	: Vue d’ensemble du projet	20
Fig. .37	: La passerelle urbaine du musée	20
Fig. .38	: Vue sur la Façade nord et est	21

Fig. 39 : Vue sur la Façade sud et ouest.....	21
Fig.40 l'utilisation de la dentelle en béton pour assurer le contact projet/mer.....	22
Fig.41 développement de la ville Ain El Türk perpendiculairement à la mer (1913).....	24
Fig.42 limite d'urbanisation de la ville d'Ain El Türk.....	25
Fig. 43 dépassement de la limite d'urbanisation dans la ville d'Ain El Türk.....	25
Fig.44 les habitations construites près de la mer à Ain El Türk.....	25
Fig. 45 Réduction de la cote dans la ville d'Ain El Türk.....	26
Fig.46 état dégradé des plages d'Ain El Türk.....	26
Fig.47 Rejet des eaux usées et pollution des plages d'Ain El Türk.....	26
Fig.48 maison coloniale donne sur la mer à Ain El Türk.....	27
Fig. 49 Absence de style architectural dans les maisons postcolonial à Ain El Türk.....	28
Fig. 50 bâtiment en R+4 sur la plage de paradis brise la vue.....	28

Thématique spécifique « le clivage ville/port » :

Fig.51 typologie spatiofonctionnelle des villes portuaires.....	31
Fig. 52 : schéma explicatif du concept interface villeport.....	32
Fig. 53 :Historique de la relation ville-port.....	33
Fig.54 schéma explique la relation d'affaiblissement entre la ville et son port.....	33
Fig.55 schéma explique la relation d'imbrication entre la ville et son port.....	34
Fig.56 schéma explique la relation d'affaiblissement entre la ville et sonport.....	34
Fig.57 schéma explique la relation de réconciliation entre la ville et son port.....	35
Fig. 58 apparition de l'interface en décalage entre la ville ancienne de bordeaux et son port.	40
Fig.59 Le nouveau complexe cinéma au centre cille de Southampton.....	43
Fig.60 l'aménagement de marina de port vell, Barcelone, Espagne.....	43
Fig.61 intégration des activité scientifiques dans l'espace portuaire.....	43

Fig.62 Intégration des équipements à fonctions tertiaire dans les espaces portuaires à travers le monde.....	44
Fig.63 intégration des équipements culturels dans les espaces portuaires.....	45
Fig.64 Diffusion mondiale de la revitalisation des <i>waterfronts</i> avec quelques exemples.....	45
Fig. 65 Ancienne photo du port de Baltimore, états unis.....	46
Fig.66 Le nouvel aménagement du port de Baltimore, états unis.....	46
Fig.67 city Canary Warf en 1970 avant réaménagement.....	47
Fig.68 City Canary Warf après réaménagement.....	47
Fig.69 réaménagement du Port de dunkerque, France.....	48
Fig.70 Reconversion des friches portuaires en immeuble d'habitation, dunkerque, France...48	
Fig. 71 vieux port de Tanger avant le réaménagement.....	49
Fig.72 Projet de reconversion du vieux port de Tanger.....	49
Fig.73 l'activité industrielle au port de cap Town, Afrique du sud.....	50
Fig.74 Réaménagement <i>Waterfronten</i> cours ; Cape Town (Le Cap), Afrique du Sud.....	50
Fig.75 reconversion de l'ancien entrepôt du port (Le Cap), Afrique du Sud.....	51
Fig.76 reconversion en cours des silos du port en musée contemporain (Le Cap), Afrique du Sud.....	51

Table des matières

I.	Introduction	12
I.1	Objectif de l'option :.....	13
I.2	Problématique :.....	13
I.3	L'Objectif de travail :.....	15
I.4	Structuration du travail :.....	16
II.	Thématique générale : architecture en zone urbaine littoral.	17
II.1	Présentation de la ville sur le plan urbanistique et architectural :	17
□	Cas général :.....	17
II.1.1	Sur le plan urbanistique :	17
II.1.1.1	Formes de développement :.....	18
II.1.1.2	Les aménagements urbains spécifiques :.....	23
II.1.2	Sur le plan architectural :.....	28
II.1.2.1	Cas du musée de l'océan et du surf.....	28
II.1.2.2	Cas Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MuCEM) :	31
□	Cas de l'Algérie :.....	35
III.	Thématique spécifique : « le clivage ville port ».....	41
III.1	Le concept ville portuaire :	42
III.1.1	Typologie des villes portuaires :.....	43
III.1.2	Les interfaces ville/port :.....	44
III.1.3	Évolution de la relation ville/port :	45
III.2	Le clivage ville port.....	48
III.2.1	Les causalités du clivage	49
III.2.2	Les formes du clivage ville/port :	50
III.2.3	Les conséquences du clivage ville/port :	51
III.3	Les recompositions ville port :	53
III.3.1	Les mouvements de « waterfront revitalization » :	54
III.3.1.1	Les objectifs des mouvements de « waterfront revitalization » :.....	55
III.3.1.2	Les types de reconquêtes « waterfront revitalization » :.....	58
IV.	Conclusion :.....	66

I. Introduction

Les littoraux ont toujours été le siège d'activités multiples, ce qui explique leur peuplement préférentiel¹. Dès l'Antiquité, les Romains et les Grecs occupaient ces espaces, pour des raisons d'échanges commerciaux et des conquêtes territoriales menées près des côtes, les territoires littoraux deviennent alors convoités puisqu'en contact direct avec la mer.

Du moyen âge jusqu'au 17^e siècle, les termes employés pour parler de cette limite entre terre et mer sont bord, rive et rivage de la mer, expressions que nous retrouvons par exemple chez Rabelais¹, ou grève, mot tombé depuis en désuétude, du moins dans son sens initial d'étendue constituée de sables et de graviers sis au bord de la mer ou d'un cours d'eau. Au 18^e siècle apparaît un nouveau mot, « littoral », dont le concept va évoluer².

A l'échelle mondiale, les littoraux concentrent une part importante de la population et des activités. Selon une étude de l'UNESCO, 60% des habitants de la terre vivent à proximité de la côte dans une bande de 100 km et les principales grandes métropoles, à quelques exceptions près, sont localisées sur le littoral³. Plus précis, L'ouverture sur la méditerranée, le climat et la position géographique ont favorisé l'implantation des établissements humains et leurs activités ; ce qui en ont fait des lieux d'échanges commerciaux et culturels. Par exemple, les communes côtières en France, totalisent seulement 4% de la superficie du territoire, mais elles concentrent 10% de la population, avec des densités plus de deux fois supérieures à la moyenne nationale.

Les villes littorales donc, sont des espaces beaucoup plus attractifs et convoités pour l'homme et ses activités. Ils constituent assurément des milieux très commandés et désirés par l'ensemble des habitants, investisseurs, visiteurs... etc. Elles sont plus que tous autres espaces, un endroit de plus en plus aménagé pour des activités économiques comme la pêche, le transport maritime, la construction navale, l'industrie... etc. Ainsi que des activités touristiques comme la plaisance, le tourisme balnéaire, les activités nautiques... etc. Ces aménagements doivent répondre aux particularités de ce milieu, et qui devient par la suite un potentiel naturel, architectural et urbanistique très important.

¹<https://www.assistancescolaire.com> « consulter le 15/02/2019 ».

² Michel Houdart 2003, direction de l'environnement et de l'aménagement littoral, « Entre terre et mer, les 250 ans du littoral », mai 2003, p1.

³ Corlay Jean-Pierre. Géographie sociale, géographie du littoral. In : Norois, n°165, Janvier-Mars 1995, p 248.

Cependant, ces espaces sont soumis à des multiples pressions, causées par la forte urbanisation et l'artificialisation presque totale du milieu. Alors il est devenu fragile, perturbé, sur-occupé et saturé. Où la question de l'engagement à la protection et la valorisation de nos villes littorales est née.

Et c'est pour cela que le choix de notre option **Architecture en Zones Urbaines Littorales** est fait, nous nous intéressons donc : à l'identification et à l'explication des différents problèmes que vivent généralement les villes littorales, en se basant sur le plan urbanistique et le plan architectural. Et surtout d'améliorer cette qualité architecturale et urbanistique de nos villes littorales algériennes, qui ont connu une forte concentration de population dans la bande côtière, produisant des différents problèmes à plusieurs échelles. Comme futures architectes urbanistes dans ce milieu, on vise une bonne protection et une mise en valeur des espaces littoraux en Algérie.

I.1 Objectif de l'option :

L'option est pour objectif : d'assurer le rapport site/projet, qui vise à une intégration parfaite du projet dans son environnement naturel, économique et social ; de ressortir les indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique dans ces zones à travers leurs développements, en plus elle a une vision de proposer un cadre bâti qui s'adapte aux spécificités du milieu littoral en générale.

Par ailleurs, les villes littorales sont caractérisées par plusieurs aménagements spécifiques, le port dans ça ne fait pas exception de ces aménagements, dont il détermine la vocation de la ville selon sa fonction (touristique industrielle...), et devient de plus en plus un élément important et parfois fondateur de ces dernières.

I.2 Problématique :

Dans ce contexte on assiste à une problématique, où la relation entre la ville et le port dans ces villes est devenue un sujet d'une brûlante actualité tant chez les géographes, les urbanistes, les économistes, que chez les historiens (DUCRUET, C. 2004).

Les noyaux urbains se sont cristallisés sur les installations portuaires dès l'antiquité⁴ ; dont le port était souvent considéré comme un organe principalement économique. Selon P. BRUYELLE : « *le port, organisme technique qui doit répondre à des conditions précises pour l'accès, l'évolution, le stationnement des navires, pour la manutention, le stockage et le transport des marchandises (...), des activités plus ou moins liées à la fonction portuaire, à la*

⁴ *Jeanne-Hélène Jugie*. (2013), L'approche urbaine de la gouvernance ville-port, partie 1 apport académie, p 25.

localisation littorale, comme des industries ou des commerces, (...) la ville proprement dite qui se greffe dessus, avec ses morphologies, ses habitants, ses activités ».

De ce fait la ville et le port ont toujours vécu en harmonie. Ils ont formé un système d'imbrication et de la complémentarité, et un espace d'échange ; de valorisation et de production. Cependant, les techniques opératoires utilisées dans les ports se sont modernisées, en imposant de nouveaux types de rapports, allant jusqu'à provoquer une désorganisation au niveau de l'espace portuaire et plus précis celui de (l'interface ville/port)⁵.

Depuis la moitié du 19^{ème} siècle, les rapports entre la ville et son port ont changé. De profondes mutations⁶ de nature technologique exercent des déséquilibres économiques et spatiaux et créent un problème de désorganisation de l'espace portuaire, aboutissant à une véritable coupure fonctionnelle, spatiale et visuelle entre la ville et le port. En effet, on assiste la plupart du temps à une délocalisation de tout ou une partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville, engendrant non seulement des espaces en déshérence au cœur de la ville, mais également des effets d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville. Suite à ces mouvements économiques et aux développements technologiques, qui ont provoqué des évolutions et des changements dans le domaine maritime ; de nombreuses villes ont connu des délaissements au niveau des espaces interface constituant des ruptures entre les deux entités : urbaine et portuaire.

A partir des années 50, ces espaces portuaires évoluent encore, parce qu'ils ne répondent plus aux nouvelles conditions du fonctionnement portuaire. De nouveaux équipements sont créés afin de recevoir les nouveaux navires de capacité de charge et de taille plus importantes. Dans les années 60-70, des Zones Industrielle Portuaires (ZIP) sont développées dans des proportions inadaptées à ces anciens ports, pour but d'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. Mais les relations ville/port sont mises à mal. Un nouveau phénomène émergeant qui se produit au niveau de ces espaces portuaires appelé par les spécialistes : « **le clivage ville port** ». Dans un contexte de mondialisation des échanges, « *Le port moderne*

⁵ **Interface ville/port** : La notion d'interface désigne la ligne de contact entre deux éléments distincts. Appliquée au champ de l'espace urbano-portuaire, elle énonce la limite commune à deux territoires de nature diverse, soumis à des logiques, des fonctionnements et des dynamiques spécifiques et parfois contradictoires. L'interface ville-port correspond à un espace en mouvement qui présente des caractéristiques changeantes au fil du temps et au fil du territoire.

⁶ **Mutations** : touchent également les trafics de marchandises diverses, ce qui va bouleverser à la fois l'organisation, la structure et les fonctions portuaires traditionnelles. Auparavant, le port s'organisait autour de la valorisation de la rupture de charge entre le transport terrestre et le transport maritime à travers les fonctions de transbordement, d'entreposage et de négoce. Mais ce système devient inefficace pour répondre à la forte croissance du trafic et aux exigences économiques, car il devient alors synonyme d'immobilisation, de congestion, de hausse des délais et des coûts.

n'est plus qu'une porte et les évolutions technologiques affaiblissent les liens fonctionnels ville-port » d'après B.S. Hoyle, 1988. Donc les ports ne sont plus les moteurs de développement économique mais une entité indépendante de la ville qui cause beaucoup plus des entraînements négatifs à l'économie. Ce stade-là nous mène à s'interroger si réellement « Le clivage ville/port » résultant devient un véritable obstacle de développement pour la ville.

Par conséquent, des multiples réflexions et approches se sont intégrées pour la récupération, reconversion et la réhabilitation de ces espaces maritimes : dans le but de répondre à ces nouvelles contraintes posées par la déconnexion ville/port ; et de réintégrer le port dans son milieu urbain.

Toutes ces constatations, estimations et questionnements mettent sous lumière la question de notre problématique comme suit :

« Comment recréer de nouveaux liens entre la ville et le port ? ».

I.3 L'Objectif de travail :

Dans un but de redonner à la ville portuaire son rayonnement national et international sur le plan économique, touristique, culturel et même patrimoniale, les autorités ont donné des hautes instructions pour procéder les études de recomposition des espaces portuaires ; à l'instar des grandes villes mondiales : Marseille, Londres ; le Havre... etc.

C'est dans cette conjoncture qu'on se propose de contribuer à la recomposition ville/port au niveau de notre cas d'étude « la ville de Bejaia ».

L'objectif est donc, de comprendre les mécanismes qui pourraient rétablir les liens entre la ville et le port, dans l'espoir de trouver une complicité entre les réalités économiques et le paysage portuaire. D'autre part on essaie d'esquisser des propositions intégrant la ville et le port comme une seule unité urbanistique sans frontière ; en se basant sur les principes suivants :

- La création d'une mixité entre la ville et le port à travers des aménagements qui sont en adéquation avec la société et son besoin : se promener, se divertir et consommer près du port.
- Le Respect des éléments bâtis et non bâtis existants dans ces espaces portuaires et les récupérer par la ville, afin de « construire la ville sur la ville » pour un urbanisme durable.

- Renforcer l'identité historique et patrimoniale de la ville portuaire, pour une meilleure intégration dans la dimension culturelle.

I.4 Structuration du travail :

Dans une démarche méthodologique, notre travail s'appuie sur la recherche bibliographique et les exemples opérationnels pour apporter un éclairage sur le thème général de notre option qui est les villes littorales, dans le but de redonner la vraie image à ces territoires littoraux tournés le dos à la mer.

En premier lieu, nous allons aborder la thématique générale, dans laquelle on doit présenter le milieu littoral en général et la ville littorale en particulier en marquant les qualités et les spécificités (naturelles, économiques, sociales) de ces villes et leurs processus de développement sur les différents plans urbanistiques à travers le temps, ainsi sur le plan architectural. Ensuite nous soulignerons les caractéristiques des villes littorales algériennes afin de tirer les différents problèmes posés à ce niveau.

En deuxième lieu, nous essayerons de mettre au clair notre problématique de recherche posée, et qui est « le clivage ville/port » à travers la thématique spécifique ; où nous allons donner d'abord, des définitions sur les notions des villes portuaires et leurs mécanismes, afin de montrer la nature de la relation entre la ville et le port et le niveau de séparation entre la fonction portuaire et la fonction urbaine. Ensuite nous présenterons le phénomène du « clivage ville/port » avec ses causalités et ses impacts sur l'environnement urbain et les conséquences qui ont causé la séparation presque totale au niveau de ces villes avec leurs ports. Enfin nous toucherons les pistes de réflexion des recompositions portuaires, où ces villes ont intégré de nouvelles stratégies d'organisation de l'espace pour recoudre la relation ville/port ; à travers plusieurs exemples mondiaux (Marseille, Londres, Baltimore, Dunkerque...).

A la fin de ce rapport, un fichier annexe le joint, dans lequel on va prendre le cas de la ville de Bejaia comme cas d'étude et on va porter l'étude sur la rupture de la ville avec son port ; dans le but de créer des nouveaux contacts fonctionnels et spatiaux et relier la zone portuaire de la ville de Bejaia à son milieu urbain.

II. Thématique générale : architecture en zone urbaine littoral.

II.1 Présentation de la ville sur le plan urbanistique et architectural :

➤ Cas général :

Le littoral est défini comme le contact direct et physique entre l'étendu terrestre et la partie maritime, plus grand dans son aire et sa dimension de la côte ou d'un rivage⁷. C'est un espace convoité, attractif par ses paysages et sa situation près de la mer. De nombreux littoraux sont aménagés pour un développement du commerce et des activités touristiques. Ces activités ont des grosses sources de revenus pour le pays.

Dans le même cadre, les villes littorales sont des agglomérations humaines de tailles variables qui occupent géographiquement la zone littorale, leurs relations environnementales, économiques et sociales sont étroitement liées à la mer⁸, elles présentent dans leurs situations des particularités climatiques, économiques, sociales architecturales et urbanistiques, ce qui les rend différentes par rapport aux autres villes. Ainsi elles sont considérées comme les villes les plus peuplées et les lieux de vie de la majorité des humains, mais plusieurs phénomènes ont été créés, où la question du développement durable s'est inscrite.

Actuellement, les urbanistes et aménageurs du territoire ont créé la gestion intégrée de la ville côtière, qui vise à développer durablement cette ville côtière et qui aurait la particularité d'avoir un contact sur la mer. Dans ce contexte, la relation avec la mer se résume à sauvegarder à tout prix ce paysage pour y installer des habitants qui auront le privilège d'en bénéficier d'une part ; et de développer des aménagements adéquats qui répondent aux besoins de ces habitants d'autre part. Cette privatisation de la vue sur la mer ne peut bien sûr se faire que sur deux plans principaux « le plan urbanistique et le plan architecturale » et qu'on va voir leurs caractéristiques par la suite dans notre étude :

II.1.1 Sur le plan urbanistique :

La particularité urbanistique dans ces villes se présente souvent dans leurs évolutions urbaines et leurs transformations à travers le temps ; ou bien dans les différents aménagements spécifiques tel que : les percées urbaines, les fronts de mer, les balcons urbains, les grandes places sur mer..., qui caractérisent ces zones :

⁷ Michèle JOANNON et Lucien TIRONE, La Méditerranée dans tous ses états, *Méditerranée*, revue géographique des pays méditerranéens, n° 1-2, tome 70, 1990.

⁸ E.C.O.L.E. de la mer - Rectorat de Poitiers D.A.E.C- Septembre 2011.

II.1.1.1 Formes de développement :

Généralement ces villes littorales prennent plusieurs formes de développement à travers le temps : « parallèle à la mer, perpendiculaire à la mer et satellitaire » dont une seule forme soit beaucoup plus dominante ou marquée dans ces villes. Ces développements sont dictés par plusieurs facteurs qui diffèrent d'une ville à une autre, et qui vont apparaître à travers l'étude des exemples par la suite :

Le développement parallèle à la mer, signifie un tracé linéaire par rapport à son lieu d'intérêt qui est le littoral, on prend comme exemple la ville de Barcelone implantée entre la mer et la montagne derrière, qui joue un rôle de barrière naturelle. Après l'extension extramuros du noyau historique qui s'est développé perpendiculairement à la mer à l'intérieur de la muraille pour des raisons de sécurité, la ville prend la forme parallèle à la mer, dont la morphologie du site plat a favorisé son tracé régulier, face au port allant vers l'est, où les



Fig. 1 Carte de Barcelone avant le 19^{ème} siècle.
Source : Paysages urbains, Barcelone ou comment comprendre la ville.
Lopez Julio. (Traiter par l'auteur).



Fig. 2 Carte de Barcelone après le 19^{ème} siècle
Source : Paysages urbains, Barcelone ou comment comprendre la ville.
Lopez Julio. (Traiter par l'auteur).



Fig. 3 Organisation urbaine actuelle de la ville de Barcelone, Espagne.
Source : <http://data.abuledu.org>. « consulter le 02/02/2018 ».

différentes activités de la ville s'étalent dans cette direction

Par ailleurs la progression urbaine de la ville peut suivre un axe économique qu'il soit touristique, commercial ou industriel, dont ses activités se développent parallèlement à ce dernier sur le long de la bande côtière, (voir le cas de la ville de Marseille). Très longtemps la ville a fait l'objet d'un premier agrandissement au XVII^e siècle au niveau de vieux port, puis se développe au XIX^e siècle avec l'essor économique sur le long de son littoral, sachant que le territoire est très accidenté avec des rues parfois pentues.

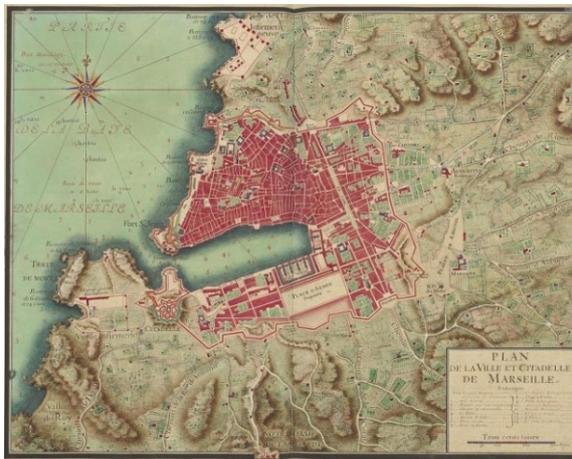


Fig. 4 Ancienne carte de la ville de Marseille en 1700

Source : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/tv1b84399906>
18/03/2018

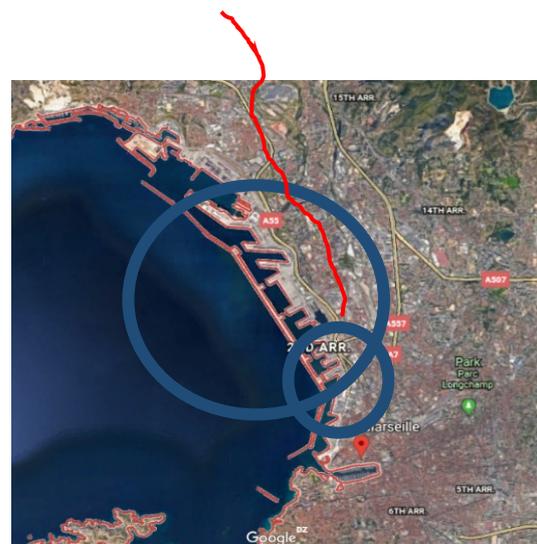


Fig.5 Vue aérienne de la ville de Marseille en 2018

Source : Google Earth (traiter par l'auteur).
18/03/2018

L'axe économique

Dans cas de la ville de Monaco, son développement est fait parallèlement au port, après 1897 due à la saturation de sa bande côtière, la ville prend le développement perpendiculaire suivant la morphologie du site montagneux derrière, assurant une vue panoramique sur la partie marine avec des constructions en forme de gradins, qui engendrent une bonne protection naturelle contre l'humidité et les vents et les levés de la mer. Depuis 1965 la ville a créé un espace privilégié sur mer « étalement sur mer » d'une surface de 22Ha, afin de garder l'aspect naturel de la montagne. (Voir figure8).

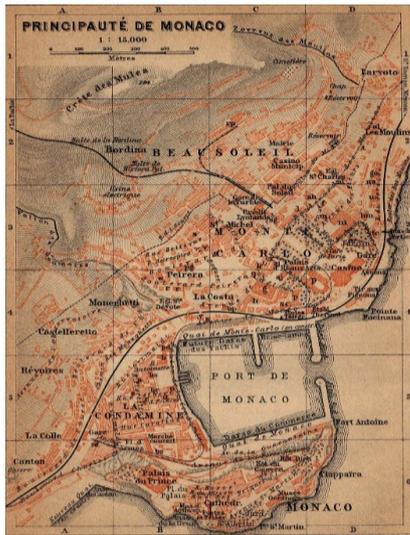


Fig.6 Carte de Monaco en 1914
Source : <http://www.monacomania.com> « 09/04/2018 ».



Fig. 7 Carte actuelle de la ville de Monaco
Source : Google earth. « Traité par l'auteur « 02/02/2018 »



Fig. 8 Etat ancien de la ville de Monaco ; France.
Source : <http://lahistorianarradaatravesdelarte.blogspot.com>. « 02/02/2018 »



Fig., 9 Etat actuelle de la ville de Monaco ; France.
Source : <http://lahistorianarradaatravesdelarte.blogspot.com>. « 02/02/2018 »

Les conditions sociales peuvent être aussi un facteur dans ce type de développement, si on voit la casbah de Tanger au Maroc, le mode de vie des populations médiévales a dicté une organisation urbaine introvertie, où les maisons sont adossées l'une à l'autre pour former un système de gradins sur la colline ; bénéficiant des terrasses pour garder la relation de ville avec la mer. (Voir figure 10).



Fig. 10 le développement perpendiculaire à la mer dans la casbah de Tanger ; Maroc.

Source : <https://www.petitfute.com> « 10/02/2018 ».

Un autre type de développement qui se présente dans ces caractéristiques en développement satellitaire, ce qui signifie une organisation urbaine aléatoire, qui change de direction de développement, causée par des obstacles naturels ou artificiels et créant plusieurs entités dans la ville. (Voir le cas de la ville de Tanger ; figure 13).

Le développement de la ville de Tanger est fait perpendiculairement à la mer sur la colline de la casbah qui représente l'ancien noyau, dicté par la morphologie du site et les conditions sociales de la population médiévale, après l'extension extramuros, un tracé régulier s'étale sur la bande côtière parallèlement à un axe important, pour des raisons économiques et morphologiques du site montagneux derrière. Suite à la saturation urbaine dans cette partie et les obstacles naturels du territoire (dans la partie est), le développement change de direction vers l'intérieur suivant un autre axe historique, s'étendant sur le massif qu'il la borde

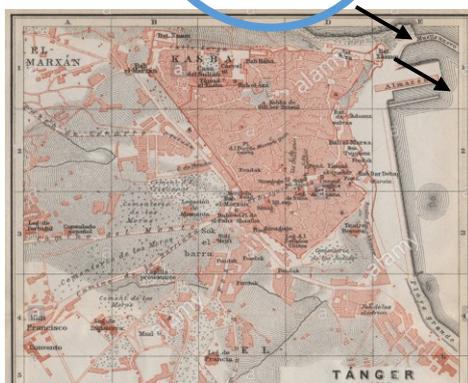


Fig. 11 Ancienne carte de la Médina de la ville de Tanger 1911

Source : <https://www.alamyimages.fr> 18/02/2018



Fig. 12 Développement sur la bande côtière de la ville de Tanger suivant l'axe historique.

Source : Google Earth. (Traiter par l'auteur).

— Axe historique
— Réseau hydrographique.

d'une manière aléatoire.



Fig. 13 Développement satellitaire de la ville de Tanger
Source : Google Earth. (Traiter par l'auteur). 18/02/2018

II.1.1.2 Les aménagements urbains spécifiques :

La proximité de la mer comme élément majeur et une composante physique essentielle, apporte à la ville littorale un ensemble d'aménagements spécifiques qui la différencie des autres villes intérieures, afin de répondre aux particularités de ce milieu dans le cadre des aspects paysagers, socio-économique, physique climatique⁹. La création des percées urbaines dans ces villes rentre dans ces aménagements spécifiques afin de garder un maximum de contact et de vues avec la mer pour mieux ancrer la relation ville mer. (Voir figure 14).

Les villes littorales se caractérisent aussi par l'organisation des espaces et places publiques sur le front d'eau, avec ouverture d'une paroi sur la



Source : <http://www.grecehebdo.gr> « traité par l'auteur » 09/04/2018.



Source : <http://www.grecehebdo.gr> « traité par l'auteur » 09/04/2018.

mer, donnant forme d'un balcon urbain ou le piéton devient spectateur.

Fig. 14 percées de la rue Aristotelous de la ville Thessalonique, Grèce.

La percée de la rue « Aristotelous » relie l'ancien « Agora » grecque désignant la grande place, avec la nouvelle place aménagée « Aristote » qui constitue le cœur de la ville, avec ses belles arcades, galeries, passages et surtout avec cette grande ouverture vers la mer et le mont Olympe derrière la ville.

⁹ Site web. <http://www.grecehebdo.gr>.

La place donne directement sur le front de mer qui s'étend sur 5 km et offre une vue ininterrompue sur la mer et la ville dans toute sa splendeur. La promenade piétonnière sera bordée de plusieurs places autres que « Aristote », et des pistes cyclables seront élargies, comprenant aussi des espaces et des constructions écologiques dans le but d'animé l'interface et accueillir un maximum de visiteurs en renforçant toujours la relation ville mer¹⁰, la figure 6 ci-dessous présente cette relation :



Fig. 15 Front de mer de la ville de Thessalonique ; Grèce.
Source : <http://www.abssolutviajes.com>. « 10/04/2018 ».



Fig. 16 Promenade piétonne et cyclable de la ville de Thessalonique ; Grèce.
Source : <http://www.abssolutviajes.com>. « 10/04/2018 ».



Fig. 18 Place publique sur le front de mer de Thessalonique, Grèce.
Source : <http://www.abssolutviajes.com>. « 10/04/2018 ».



Fig. 17 Place publique sur le front de mer de Thessalonique, Grèce.
Source : <http://www.abssolutviajes.com>. « 10/04/2018 ».

Un autre cas d'aménagement urbains qui se présente en forme de grande avenue, bénéficiant d'une promenade piétonne sur 1.5Km ; reliant la ville à la mer :

La Rambla permet de traverser la vieille ville de Barcelone, Elle sépare « El Raval » à l'ouest du quartier gothique à l'est. Les deux quartiers sont parmi les plus animés de la ville.

¹⁰ Site web : <http://www.abssolutviajes.com>.

Elle se prolonge vers la mer dans le vieux port par la Ramble de Mer (Rambla de Mar), une promenade sur une passerelle de bois servant à relier le quai d'Espagne. La Rambla se prolonge également vers la terre, au-delà de la place de Catalogne par la Rambla de Catalogne.

Elle s'ouvre aussi sur la porte de la Paix, elle est même ouverte sur le Port Vell où est construit le monument à Christophe Colomb emblématique de la ville. Le musée maritime est construit dans les anciens chantiers navals royaux où étaient construits les navires permettant de relier Barcelone aux possessions de la couronne sur la mer Méditerranée. Le Port Vell est en lui-même un quartier qui offre nombre de boutiques, de restaurants, de cinémas et un important aquarium sous-marin¹¹.



Fig. 19 Les différentes places reliées par la rambla
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/La_Rambla.



Fig. 20 L'avenue de la rambla, Barcelone, Espagne.
Source : www.afar.com

¹¹ Site web : https://fr.wikipedia.org/wiki/La_Rambla.



Fig. 21 Rambla de canaletes ; Barcelone, Espagne.
Source : www.barcelonas.com



Fig. 22 Rambla de los capuchinos ; Barcelone, Espagne.
Source : <https://meet.barcelona.cat>.



Fig. 23 Rambla de sainta-Monica ; Barcelone, Espagne.
Source : <https://www.laramblabarcelona.com>



Fig. 24 Rambla de la mer, Barcelone, Espagne.
Source : <https://www.flickr.com>

Les villes littorales généralement sont particulières par leurs infrastructures portuaires, ces dernières prennent une situation dominante dans leurs territoires, et se considèrent comme point d'accrochage entre continents offrant plusieurs activités : commerciales, de pêches et aussi de plaisance. La ville portuaire selon R. FERRAS (1993) : « *elle est unique par son port ; double par ses activités maritimes et terrestres ; triple entre le village de pêcheurs maintenu, les activités liées au port et à l'échange, et celles qui découlent de la gestion et des services offerts* ».

Le port de Malaga comme exemple, occupe une position d'interface privilégiée et adapte aux différentes conditions d'échanges. Il assure les activités d'industrie et de commerce ainsi que le transport maritime. (Voir figure 24)

Le port de Costa Brava est composé d'infrastructures de plaisance et de loisirs (transport maritime, promenade, services d'hôtelleries), offrent une image touristique à la ville. Le port de pêche dispose également d'une zone d'activité, accentue une image économique à la ville. (Voir figure 25)



Fig. 25 : port d'industrie de Malaga, Espagne
Source : <https://www.tripadvisor.co.uk> «10/04/2018 »



Fig. 26 : Port de plaisance de Costa Brava à Catalogne
Source : <http://fr.costabrava.org> «10/04/2018 ».

II.1.2 Sur le plan architectural :

L'architecture en zone littorale est caractérisée par certaines spécificités, qui répondent aux caractéristiques du milieu littoral : l'intégration et l'orientation et l'implantation du projet dans son environnement, vise à garder toujours la relation avec la mer. Les formes des bâtiments qui sont inspirées généralement du milieu ont pour but de renforcer le rapport projet/site. Le traitement des façades où les ouvertures ont un rôle important dans la conception architecturale à travers l'orientation et les vues sur mer, répondent aux conditions climatiques du milieu marin. Enfin l'utilisation des matériaux de construction durables doivent résister à l'air marin.

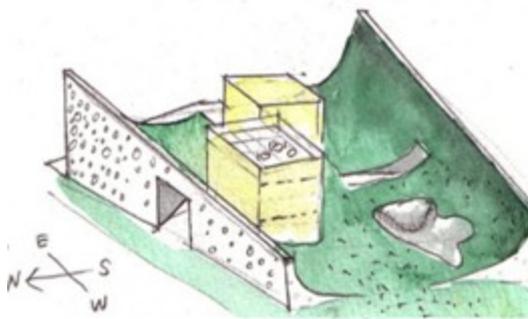
A travers les exemples de projets choisis, on verra les différentes caractéristiques architecturales dans ces villes littorales :

II.1.2.1 Cas du musée de l'océan et du surf.

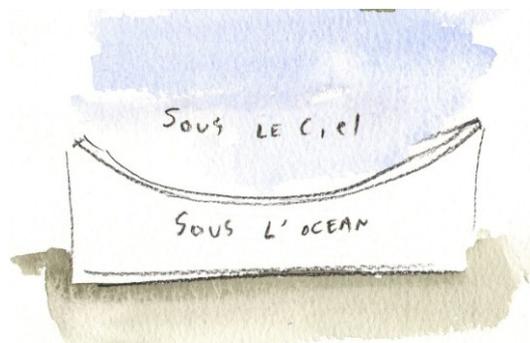
Idée du projet et forme du projet :

Le Musée explore à la fois le surf et la mer et leur rôle dans nos loisirs, la science et l'écologie. L'idée du projet est faite dans un contexte de dessiner une place convexe qui montre la vague sur le point de se refermer sur elle-même et sur laquelle les visiteurs peuvent se promener en ayant la sensation de se retrouver dans un tunnel d'eau.

L'intégration précise du concept et de la topographie confère au bâtiment un profil unique. Vers l'océan, la forme concave de la place du bâtiment s'étend à travers le paysage. Avec des bordures légèrement incurvées. La forme de construction dérive du concept spatial, sous le ciel / sous la mer : Une forme concave « sous le ciel » décrit le caractère de l'espace extérieur principal « Place de l'Océan » tandis que le plafond structurel convexe forme les espaces d'exposition « sous la mer ».



Source : [http:// www.archdaily.com](http://www.archdaily.com) « 10/04/2018 ».

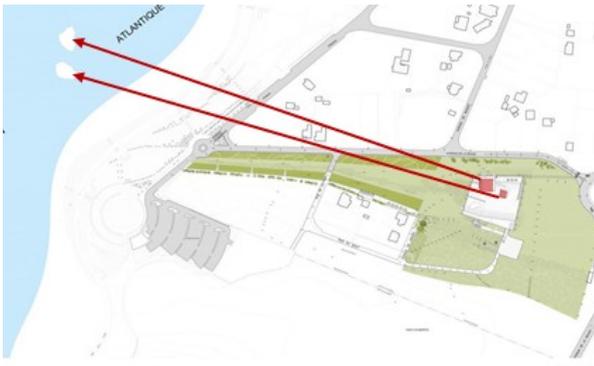


Source : [http:// www.archdaily.com](http://www.archdaily.com) « 10/04/2018 ».

Fig.27 Idée et forme du projet « Musée de l'Océan et du Surf ».

Intégration du projet dans son environnement :

L'intégration précise du concept et de la topographie confère au bâtiment un profil unique vers l'océan, où la perception se trouve accentuée par l'orientation planimétrique de la place du musée, dont l'axe est braqué vers la mer et vers les deux écueils qui émergent, en créant un cône perspectif d'un gros impact.



Source : [http:// www.archdaily.com](http://www.archdaily.com) « 04/10/2018 ».



Source : [http:// www.archdaily.com](http://www.archdaily.com) « 04/10/2018 ».

Fig. 28 inspiration du projet des deux rochers émergés.

Orientation du projet :

Le projet est constitué de deux blocs majeurs, qui contiennent le restaurant et le kiosque du surfeur. Ils peuvent être atteints par le hall d'entrée reliant le niveau de la rue à la cafétéria et au kiosque du surfeur, mais sont également accessibles de manière indépendante à travers la place, qui sert d'espace de rassemblement principal ouverte au public, orientée vers l'océan, en créant une liaison du projet vers ce dernier par une long coulée verte, mettant le visiteur comme un spectateur sur l'eau.(voir figure29). Toutes les façades du projet se caractérise par une transparence totale pour un but de garder le contact entre l'extérieur et l'intérieur de bâtiment.



Fig. .29 Vue de la terrasse du musée vers l'océan.
Source : [http:// www.archdaily.com](http://www.archdaily.com) « 04/10/2018 ».



Fig. .30 La terrasse publique du musée, pour une meilleure relation site projet.
Source : [http:// www.archdaily.com](http://www.archdaily.com) « 04/10/2018 ».



Fig. .31 Coulée verte spectaculaire mène jusqu'à l'eau.
Source : [http:// www.archdaily.com](http://www.archdaily.com) « 04/10/2018 ».

Matériaux de construction :

L'extérieur du bâtiment est un béton blanc texturé constitué d'agrégats du sud de la France. Les matériaux de la place sont une variation progressive des pavés portugais revêtus d'herbe et de végétation naturelle. Une combinaison de vitrages isolants avec des couches claires et gravées à l'acide anime la dynamique visuelle et améliore le confort intérieur.



Fig. .32 : Photo du projet pendant la construction
Source : [http:// www.archdaily.com](http://www.archdaily.com) « 04/10/2018 ».



Fig. .33 : Utilisation du vers dans la façade principale.
Source : [http:// www.archdaily.com](http://www.archdaily.com) « 04/10/2018 ».

II.1.2.2 Cas Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MuCEM) :

Idée du projet :

Le Mucem, par sa position stratégique au cœur de la cité phocéenne, se présente comme un grand projet, non seulement pour la Méditerranée, mais aussi pour la ville de Marseille, dont il est l'un des symboles du renouveau.

Le projet s'implante parfaitement dans un contexte de très grande valeur historique et se déploie sur trois sites : Côté mer, à l'entrée du Vieux-Port, le bâtiment J4 et le fort Saint-Jean, ce qui lui donne son empreinte historique. Cet ensemble unique permet au Mucem de démultiplier ses propositions culturelles dédié à la culture et aux civilisations de l'Europe et de la Méditerranée.



Fig.34 : Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée
Source : [http:// www.archdaily.com](http://www.archdaily.com) « 11/2018 ».

Implantation et intégration du bâtiment :

L'architecte a souhaité un bâtiment ouvert sur son environnement proche et lointain. Pour cela, il l'a tourné face à la mer directement donnant l'impression qu'il flotte sur l'eau, et a proposé un parcours de promenade qui traverse l'ensemble du bâtiment et relie les sites entre eux par une passerelle urbaine qui donne sur la terrasse du musée, offrant aux gens une visite guidée aux différents sites historiques, et traversant la mer. Il a interprété d'autres éléments qui ont matérialisé la relation et le rapport avec la mer par des rampes à l'intérieur assurant le passage et la circulation tout en profitant de la présence de la mer. Ces rampes ont créé des ambiances qui se varient également au cours de la journée et du climat, ce qui fait qu'on ne parcourt jamais le même lieu, c'est là où se trouve les voix de la mer, les différentes valeurs de la lumière, du matin au soir...etc.

La hauteur du Mucem est de 19 m. Il n'est volontairement pas plus haut afin d'être aligné sur la hauteur du fort Saint-Jean. Cette contrainte de hauteur, stipulée dans le programme, permet d'anticiper une intégration respectueuse du futur bâtiment par rapport aux éléments naturels et patrimoniaux alentour.

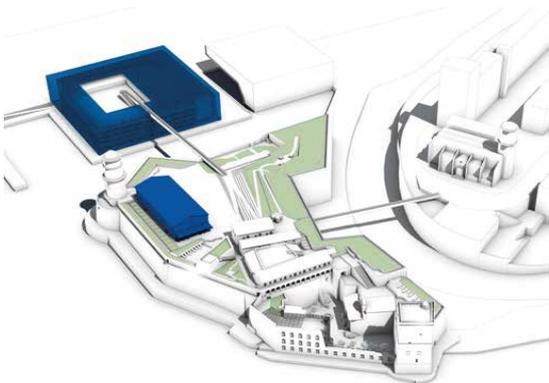


Fig. .35 : Schéma explicatif de la relation entre les différents sites.

Source : <https://fr.tripadvisor.ca> « 11/2018 ».



Fig. .36 : Vue d'ensemble du projet.

Source : <https://fr.tripadvisor.ca> « 11/2018 ».



Fig. .37 : La passerelle urbaine du musée.

Source : <https://fr.tripadvisor.ca> « 11/2018 ».

Forme du projet

Grand volume massif de forme carrée, reçoit un autre carré au milieu, comme le cœur du musée (de deux plans carrés insérés l'un dans l'autre), comprenant les salles d'expositions et de conférences, un auditorium, des ateliers de travail ; La forme est inspirée des maisons traditionnelles médiévales. Entre ces deux volumes, un vide dans lequel une rampe s'enroule autour des salles d'expositions et mène du rez-de-chaussée du musée à sa terrasse panoramique.

Cette organisation des volumes et des parcours peut évoquer celle d'une ziggourat, un édifice religieux d'origine mésopotamienne, fait de la superposition de plates-formes de dimensions décroissantes.

Façades et orientation :

Les façades du parallélépipède carré se composent de deux types d'enveloppes, l'une est faite d'une dentelle de béton, l'autre de verre, privilégiant ainsi le vocabulaire de la transparence et de l'ouverture. Leur répartition est dictée par la course du soleil : la résille de béton occupe les deux côtés des faces sud et ouest, les plus ensoleillés, le verre trouve sa place sur les deux côtés des faces nord et est, abritant les espaces administratifs nécessaires au fonctionnement du musée. La façade du cube intérieur, consacré aux expositions, est quant à elle en verre. Toutes les parties vitrées du bâtiment sont doublées d'un voile translucide en maille noire. Il



Fig. 38 : Vue sur la Façade nord et est.
Source : <https://www.architectural-review.com> « 11/2018 ».



Fig. 39 : Vue sur la Façade sud et ouest.
Source : <https://www.architectural-review.com> « 11/2018 ».

permet de renforcer le confort visuel et la protection des œuvres face au fort soleil méditerranéen.

En effet, la relation directe avec la mer méditerranée est assurée par la curiosité de l'architecture dont elle vient d'aspect de résille entremêlée (voir Figure 38), la forme de dentelle utilisée qui permet de laisser passer la lumière comme l'ombre en découpant le

paysage extérieur à la façon d'un puzzle géant, un jeu de lumières est exploité, par des brillances sur le verre et le métal.

Et puis l'odeur et la fraîcheur de la mer s'infiltré entre les espaces en même temps qu'une légère brise appréciable en été et laisse le visiteur de profiter des vues panoramiques sur la mer.



Source : <http://www.marseilletourisme.fr> « 11/2018 ».



Source : <http://www.marseilletourisme.fr> « 11/2018 ».

Fig.40 l'utilisation de la dentelle en béton pour assurer le contact projet/mer.

Matériaux de construction :

L'utilisation des matériaux de construction était bien étudiée, dont leurs choix ont pris en considération les facteurs climatiques : (le soleil, les vents l'humidité et pluie, et les risques naturels comme la corrosion causée par les airs salins).

Le béton fibré a été utilisé d'abord dans les deux parois extérieures du bâtiment et aussi à l'intérieur, dont ce matériau unique dans la couleur de la poussière, mat, écrasé par la lumière, éloigné de l'éclat et du consumérisme technologique, conviendra au dense et au délicat. Le verre est intégré aussi dans les deux autres façades pour garder toujours la relation avec l'extérieur et assurer une bonne pénétration de la lumière ; tandis que les planchers ont été construits en béton classique.

➤ Cas de l'Algérie :

Le littoral algérien s'étend sur 1200 km. Son ouverture sur la Méditerranée, son climat et sa position géographique ont favorisé l'implantation d'établissements humains et d'activités, ce qui en a fait un lieu d'échanges commerciaux et culturels. En revanche, il représente un écosystème fragile et constamment menacé de dégradation en raison de la concentration de la population (2/3 de la population sur 4% du territoire littoral seulement)¹². Cette forte concentration démographique a entraîné une urbanisation démesurée et une organisation perturbée, ce qui a affaibli l'équation de l'écosystème du littoral de plus en plus.

L'intérêt à la protection de l'environnement et au développement durable en Algérie est très récent. Actuellement, les thèmes « environnement ; aménagement du territoire ; développement durable » sont au cœur des débats¹³ du pouvoir public.

Plusieurs mesures et démarches ont été prises pour l'aménagement du territoire et la protection du littoral algérien, parmi ces procédures :

- La promulgation de La loi 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme. Cette loi a défini l'espace littoral et la disposition du bâti par rapport à la rive, par des mesures précises « toute construction sur une bande de terre de 100 mètres de largeur à partir du rivage est frappée de servitude de non aedificandi, toutefois sont autorisées sur cette bande les constructions nécessitant la proximité immédiate de l'eau »¹⁴.
- La loi relative à la protection et à la valorisation du littoral promulguée en février 2002, sert l'élaboration d'une politique nationale spécifique d'aménagement et de protection du littoral. « La présente loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral »¹⁵.

La création du commissariat national du littoral (CNL) en 2004, est venue aussi pour but de renforcer cette dernière loi et sensibiliser les autorités par la nécessité de son application.

¹² Bouroumi T, « *Impact de l'urbanisation sur l'évolution du littoral, cas de la commune de Ain el Türk* », Université des Sciences et de la Technologie d'Oran, thèse soutenue en Mai 2010.

¹³ Maghfour Malika Kacemi, « *protection du littoral en Algérie entre gestion et législation* », Le cas du pôle industriel d'Arzew (Oran, Algérie), P 286, 2009.

¹⁴ Article 45 de la loi 90-29.

¹⁵ Article 1 de la loi 02-02.

Cependant la réalité est quasiment le contraire et rien n'est appliqué sur ces territoires littoraux.

Les particularités de la ville littorale algérienne ne font pas exception des autres villes littorales du monde ; elles doivent répondre aussi aux caractéristiques de ce milieu maritime. Sauf que, leurs spécificités se manifestent uniquement dans les entités urbaines à caractère colonial, que ce soit sur le plan urbanistique ou sur le plan architectural.

Cas de la ville d'Ain El Türk à Oran :

Le cas de la ville de « Ain El Türk » à Oran étudié par la suite de ce travail, nous permettra de voir que ces espaces sont en péril et leurs paysages sont en cour de dégradation de plus en plus, à cause de l'urbanisation anarchique et non contrôlée depuis la période postcoloniale.

Situé à l'ouest algérien, Ain El Türk pris la vocation agricole¹⁶ au départ. Sur un terrain accidenté, le processus de développement urbain de la ville commence à s'étaler vers l'intérieur, perpendiculairement à la mer, durant la période coloniale (entre 1850 et 1980). Cette direction est pour but de ne pas occuper toute la bande côtière et protéger ces terres agricoles d'un côté ; et de permettre à toutes les constructions de dégager des vues sur mer d'un autre côté ; en se développant en gradin suivant la morphologie du site.



Fig.41 développement de la ville Ain El Türk perpendiculairement à la mer (1913).

Source : archive de la mairie d'Ain el Türk ; Bouroumi Med Toufik.

¹⁶<http://www.ainelturck.fr/activites-du-village.html> (consulté en juillet 2019).

Durant cette période l'urbanisation auprès du rivage est interdite et afin de limiter son extension vers la plage, une voie mécanique était réalisée sur le long de baie comme un front mer.

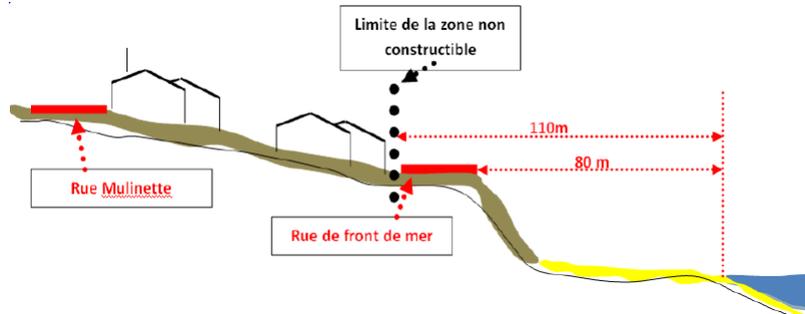


Fig.42 limite d'urbanisation de la ville d'Ain El Türk.

Source : Med Toufik Bouroumi.

Depuis 1980 et avec la saturation de l'espace urbain colonial, la ville prend le développement parallèle à la mer sur le long de la ligne côtière ; dicté par la présence de la montagne derrière, ainsi la zone militaire comme un obstacle artificiel. Une organisation urbaine non réfléchie et non contrôlée pousse l'apparition des habitats anarchiques, sans permis de construction et qui ne respectent aucune loi d'urbanisme. Ces réalisations étaient construites à quelque mètre de la plage détruisant la bande de 100 mètres (selon la loi 02-02 du 05 février 2002).



Fig.44 les habitations construites près de la mer à Ain El Türk.

Source : Med Toufik Bouroumi.

Dans le cadre d'aménagement balnéaire, la ville souffre d'une artificialisation de la cote et un manque de mise en valeur de ses plages, à cause de l'installation des logements individuels ou d'immeubles sous forme de cordon sur le long de la bande littorale "*Le désastre des constructions dans l'espace proche du rivage continue. Les occupants n'ont pas conscience de ce problème puisque d'autres maisons se construisent actuellement et d'autres vont voir le jour prochainement*"¹⁷". Ce phénomène a engendré une véritable dégradation du paysage naturel et urbain :



Fig. 45 Réduction de la cote dans la ville d'Ain El Türk.



Fig. 46 état dégradé des plages d'Ain El Türk.
Source : <https://picclick.fr>



Fig. 47 Rejet des eaux usées et pollution des plages d'Ain El Türk
Source : Med Toufik Bouroumi.

¹⁷ Bouroumi T. « Impact de l'urbanisation sur l'évolution du littoral, cas de la commune de Ain el Türk », Université des Sciences et de la Technologie d'Oran, thèse soutenue en Mai 2010.

En effet les transformations que la ville d'Ain El Türk a subies à travers les deux périodes coloniale et postcoloniale, se traduisent aussi sur le plan architectural ; dont le cadre bâti présente une expression architecturale liée à ces mutations. L'analyse suivante faite sur les maisons des deux périodes, va nous permettre de saisir les aspects architecturaux qui sont le résultat de l'urbanisation de la ville :

Durant la période coloniale la construction des maisons répondait aux caractéristiques du milieu balnéaire. La maison se dispose parallèlement à la mer, favorisant des vues sur la plage. Elle contient tous les éléments caractérisant l'architecture balnéaire (orientation, traitement de façade, végétation, terrasse, toiture...).



Fig. 48 maison coloniale donne sur la mer à Ain El Türk.
Source : Med Toufik Bouroumi.

Cependant, les constructions postcoloniales ne répondent plus aux particularités du milieu et ne correspondent à aucun style architectural, elles sont bâties en hauteur (plus de deux étages) avec des garages au rez-de-chaussée à usage commercial. Les niveaux consacrés à l'habitation étant parfois loués aux estivants. *"Je pense que les gens préfèrent construire en hauteur pour la location des estivants, négligeant l'aspect esthétique et surtout convivial qui fut à l'époque une des priorités de tout un chacun¹⁸".* Ces constructions sont occupées avant leur achèvement, ce qui marque l'absence de traitement de façade. Les maisons se disposent d'une manière anarchique sans prendre en considération l'orientation du bâti ou les matériaux de construction. On assiste aussi à une défiguration du paysage urbain causée par un déséquilibre entre les maisons de l'époque coloniale et celles de l'époque actuelle.

¹⁸ Bouroumi T. « Impact de l'urbanisation sur l'évolution du littoral, cas de la commune de Ain el Türk », Université des Sciences et de la Technologie d'Oran, thèse soutenue en Mai 2010.

Aujourd'hui, la notion de la maison balnéaire respectueuse à l'environnement, qui participe à la beauté du lieu et intègre la mer comme élément principal dans la conception architecturale, semble disparue avec l'émergence de ces nouveaux lotissements, qui ont créé un désordre urbain.



Fig. 49 Absence de style architectural dans les maisons postcolonial à Ain El Türk.
Source : <https://journals.openedition.org>



Fig. 50 bâtiment en R+4 sur la plage de paradis brise la vue.
Source : Med Toufik Bouroumi.

III. Thématique spécifique : « le clivage ville/port ».

A travers le temps, les villes portuaires ont connues des différentes transformations et évolutions sous l'effet de plusieurs mutations¹⁹ (gigantisme naval, développement de transport, marchandise diverse). A partir du 19^{ème} siècle, après la révolution industrielle ; ces mutations ont perturbé la relation entre ces villes et leurs ports et ont engendré une séparation fonctionnelle, ainsi que spéciale entre ces deux derniers. Cette perturbation se présentant sous forme de désorganisation des espaces à l'interface ville/port. Une grande partie des activités portuaires s'est délocalisée hors du territoire urbain et les anciennes installations portuaires au cœur des villes ont été progressivement délaissées, ce qui a créé le phénomène urbain appelé « le clivage ville/port » : ce dernier eu des multiples conséquences sur le plan spatial, économique, culturel et social.

Pour une réponse à cette problématique et afin de recoudre cette rupture, les villes portuaires cherchent à rendre leur identité perdue, par des mesures urbaines spécifiques à travers des nouvelles stratégies d'organisation de l'espace, appelées « les reconquêtes » qui visent ce qu'on appelle la recomposition portuaire.

Dans ce contexte alors, on ne va pas seulement aborder la définition des villes portuaires, mais il s'agit de comprendre l'historique de relations de ces villes avec leurs ports, d'une part et de trouver les causalités du problème majeur posé à ce niveau-là qui est « le clivage ville/port » d'autre part, dans le but d'aboutir les solutions concrètes et recoudre cette rupture.

¹⁹ **Les mutations** : touchent également les trafics de marchandises diverses, ce qui va bouleverser à la fois l'organisation, la structure et les fonctions portuaires traditionnelles. Auparavant, le port s'organisait autour de la valorisation de la rupture de charge entre le transport terrestre et le transport maritime à travers les fonctions de transbordement, d'entreposage et de négoce. Mais ce système devient inefficace pour répondre à la forte croissance du trafic et aux exigences économiques, car il devient alors synonyme d'immobilisation, de congestion, de hausse des délais et des coûts.

III.1 Le concept ville portuaire :

Le concept des villesportuaires est apparu au Japon²⁰, dans un contexte mêlant étroitement activité portuaire et industrielle. Il n'existe pas une définition précise à ce concept puisqu'il varie selon les disciplines et les différentes approches (géographique, sociologique, économique, historique, et même urbanistique). C'est pour cela M. MORVAN, (1999) annonce : « *La question d'une véritable définition de la ville portuaire reste posée, ou, du moins, celle de la définition d'une méthodologie permettant de l'appréhender* ».

Ce qui peut être dit, c'est que la ville portuaire se présente comme imbrication spatiale entre un espace de vie qui est la ville, et un espace plus au moins particulier qui la caractérise créer pour des fins économiques et de transport qui est le port. Cette dernière trouve sa particularité de sa situation géographique au bord de l'eau ou de mer comme cas général qui présente un moyen de transport depuis que l'homme a su comment attacher deux troncs de bois. Cela a fait de la ville portuaire, une baie ouverte fréquentée des deux côtés ; du côté eau, via un transport nautique, du côté terre, via un transport terrestre. Cela lui a renforcé sa position comme un nœud d'accrochage entre continents ce qui favorise son développement plus que toutes les autres villes²¹.

D'un point terminologique les villes portuaires représentent les villes ayant une certaine importance qui ont historiquement bâties autour d'un port²².

D'une manière descriptive la ville portuaire est définie aussi par les spécialistes de la géographie urbaine comme étant : « *peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiatives, de transport (...) ces fonctions différencient la ville-port des autres peuplement urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale*²³ ».

²⁰ D. SCHIRMANN-DUCLOS et al. 1999

²¹ AOUISSI, « *Laboratoire : Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD), Le Clivage ville/port* », P14, 2013.

²² https://fr.wikipedia.org/wiki/Cat%C3%A9gorie:Ville_portuaire, consulté le 1/1/2019.

²³ REEVES P, Ces ports qui créent des villes, 1994.

III.1.1 Typologie des villes portuaires :

Les villes portuaires se caractérisent par deux grandes orientations déterminent leur typologie spatiofonctionnelle, qui sont : la fonction urbaine et la fonction portuaire. Ces deux fonctions se combinent en illustrant l'importance variable, économique ou spatiale, des deux entités vile/port.

En se référant à réticularité maritime et la centralité urbaine, Ducruet César apporte des hypothèses sur les trajectoires spatiotemporelles possibles (évolution de la ville portuaire en fonction de sa taille urbaine et son trafic portuaire) à partir du village côtier, point de départ à l'ancrage des sociétés littorales et du transport maritime, jusqu'à la situation extrême où la ville-port mondiale (métropole portuaire).

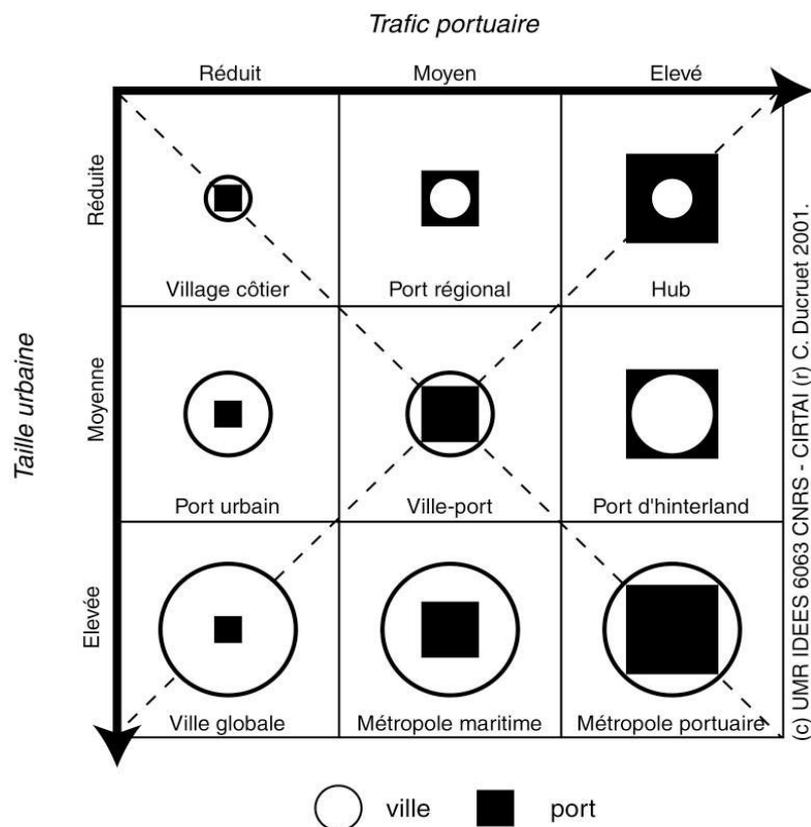


Fig.51 typologie spatiofonctionnelle des villes portuaires.
Source : Ducruet César 2010.

Cela veut dire que : il y a une intégration parfaite entre la taille urbaine de la ville et le trafic portuaire (fonction urbaine et fonction portuaire). Si la taille urbaine dépasse le trafic portuaire, le port ne répond plus aux besoins de la ville et la ville de sa part perd son caractère portuaire ; et si le trafic portuaire qui dépasse la taille urbaine, le port se détache progressivement de la ville, donc cette dernière ne peut plus gérer l'espace portuaire et sa grandeur.

III.1.2 Les interfaces ville/port :

Les interfaces villes-ports sont des aires de contact entre les espaces portuaires et les espaces urbains de la ville (Voir figure ci-dessous). 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 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 militaires. Ainsi ces zones d'interface peuvent être des zones de conflits entre les différentes activités plus ou moins compatibles mais aussi des zones de

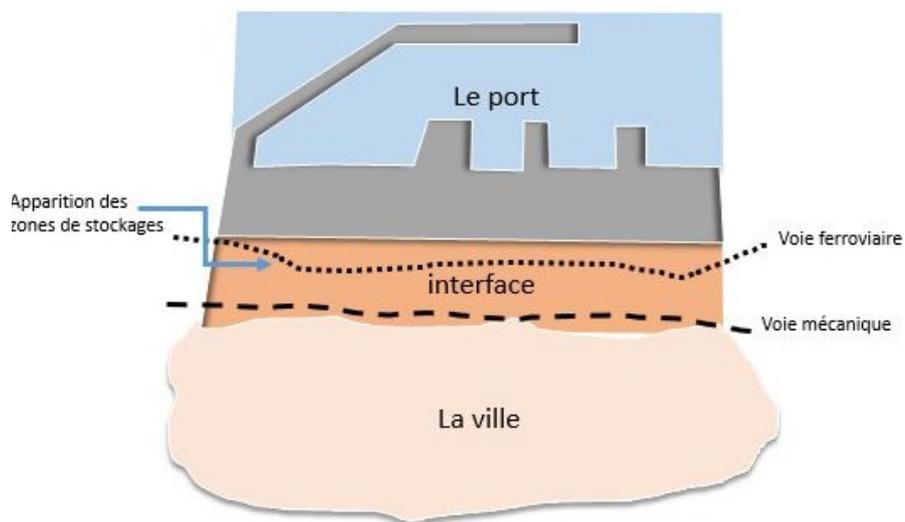


Fig. 52 : schéma explicatif du concept interface ville port.
Source : dessiner par l'auteur

mutations pour le développement de la ville.

Phasage	Relation ville-port
Préindustrielle	Imbriqués avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire
Industrielle	Juxtaposés, forte spécialisation et coupure totale entre ville et port
XIX et début du XX	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires. Formation de friches, premières reconversions, séparation du port et de la ville
1970-80	
1990-2010	Ré urbanisation

Fig. 53 : Historique de la relation ville-port.
Source : Claude Chaline, dans Ces ports qui créèrent les villes.

III.1.3 Évolution de la relation ville/port :

De nombreux euses villes

sont nées des activités économiques et des échanges maritimes des ports. Le port et la ville formaient alors un système imbriqué et complémentaire créant « des places d'échanges » (M. Colin, 1995). Le port était alors le principal moteur économique.

Plusieurs facteurs permettaient cette relation complémentaire comme une main d'œuvre importante, des gestions de stocks sans flux tendu, mais aussi des transports ferroviaires et maritimes. « *L'évolution récente des relations entre la ville et son port est marquée autant par les changements survenus dans l'activité portuaire que par les nouvelles dynamiques urbaine* » (Wilson, 2001).

La démarche chronologique suivante, basée sur le modèle de (Chaline, 1994) précédant ; nous permettra de comprendre l'évolution de la relation ville port au fil du temps et qu'on va la résumer en 3 phases principales :

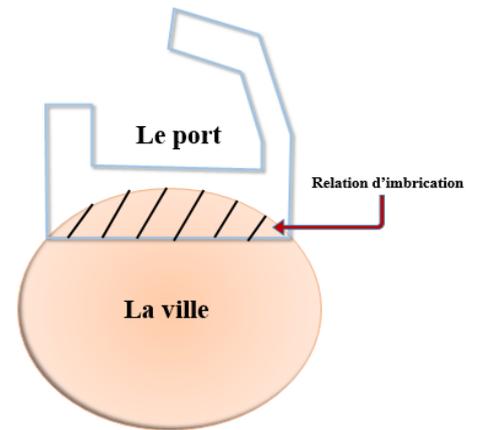


Fig.55 schéma explique la relation d'imbrication entre la ville et son port.

Source : Auteur

1. Phase préindustrielle (Relation d'imbrication) 800-1800 :

Cette partie est caractérisée par un lien historique très fort entre la ville et son port, dont ce dernier représente le moteur économique de la ville, créant des espaces d'échanges ou interfaces. Ces espaces forment cette entité homogène, qui assemble l'entité urbaine et l'entité portuaire.

2. Phase industrielle (19^{ème} - 20^{ème}) siècle :

2-1 Affaiblissement des liens ville/port :

Cependant, suite à la révolution industrielle le grand développement industriel des ports, connaît des avantages et des inconvénients. D'une part, la croissance des emplois et du trafic portuaire, ainsi que la population dans les villes ; d'autre part ces ports s'éloignent de leurs villes et deviennent de plus en plus autonomes, donc ils prennent une échelle d'importance dépassant la ville.

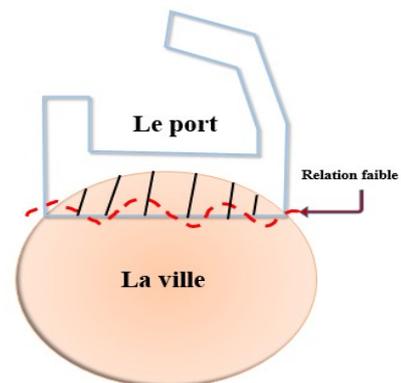


Fig.54 schéma explique la relation d'affaiblissement entre la ville et son port.

Source : dessiner par l'auteur

2-2 Dissociations de la relation ville port :

Cette étape se caractérise par la séparation spatiale et fonctionnelle entre la ville et son port. À la fin de l'industrialisation les relations ville-port évoluent grâce au progrès notamment celui des techniques de constructions navales. Les activités portuaires donc, sont délocalisées à l'extérieur du périmètre urbain afin d'avoir de plus grands espaces d'implantation. Les paysages portuaires se modifient avec l'apparition des quais verticaux pour la protection, des engins de manutention comme des grues métalliques sur des rails de quai, des entrepôts et des hangars pour le stockage, des cales sèches pour les réparations et la maintenance. L'espace portuaire constitue alors de ruptures au sein de ces villes, engendrant le phénomène du clivage ville/port. Cette délimitation était parfois accentuée par des murs ou des clôtures.

3. Phase de réconciliation (apparition des mouvements de recomposition portuaire) :

Cette phase qui vise la réintégration du port dans sa ville et favorise la cohérence entre les espaces urbains et portuaires, en rendant la dynamique économique, sociale et touristique à l'interface ville/port.

Une modification des équilibres préétablis et la mise en place d'un nouveau cadre de relations sur la base d'une nouvelle identité du port et de la ville visant à en revitaliser la vocation maritime et commerciale. Aujourd'hui la recomposition urbaine qui impose une redéfinition des relations entre le port et la ville, doit répondre à de nombreux enjeux économiques, territoriaux, environnementaux et culturels²⁴.

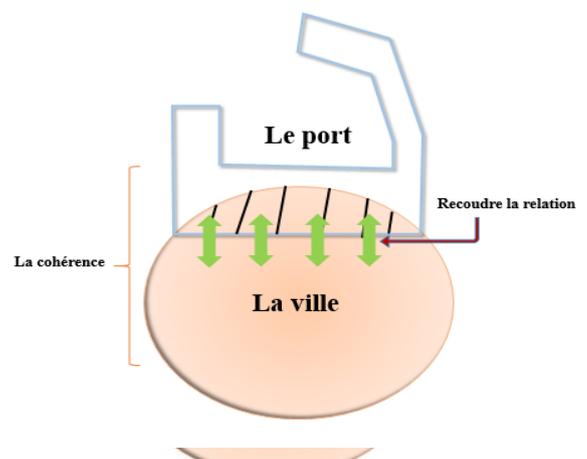


Fig.57 schéma explique la relation de réconciliation entre la ville et son port.

Fig.56 schéma explique la relation d'affaiblissement entre la ville et son port.

Source : dessiner par l'auteur

A partir cette lecture chronologique de la relation ville port, on met sous lumière dans la suivante recherche deux étapes de mutations importantes, dans lesquelles les ports ont subi des transformations remarquables : « étape de la dissociation ville/port », où on va établir le phénomène majeur de cette rupture, appelé le « clivage ville port ». L'autre étape de « la réconciliation ville /port », nous permettra de saisir les différentes réflexions aboutissées par les spécialistes afin de recoudre ce découplage ville/port. Commençant d'abord par :

²⁴Pesquera M. A, « Stratégies de développement durable pour les villes et les ports ».

III.2 Le clivage ville port

Le port primitif était entièrement intégré dans la cité marchande et son activité était limitée à l'époque aux échanges de marchandises.

Ragon Michel décrit la révolution industrielle par : « *l'événement le plus marquant de l'histoire urbaine moderne* » ; Grâce à l'âge industriel et l'arrivée de la machine puis du chemin de fer, les premiers changements dans la nature des ports apparaissent rapidement « *c'est la marque de la révolution industrielle. Elle modifie profondément le visage des villes et des campagnes* ²⁵ » ; ce qui a mené à perturber les rapports ville/port par la suite. De ce fait le port ne devient plus une partie de l'entité urbaine de la ville ; mais une partie indépendante « *...devient un outil ou une infrastructure portuaire*²⁶ ».

La mondialisation des échanges et le gigantisme des navires poussent les ports à agrandir leurs tailles en construisant de nouvelles infrastructures dédiées aux installations techniques du port et aux dépôts de marchandises « *Des hangars et des docks de stockage se construisent sur cette dernière qui permet d'être tout près des bateaux et non loin du train*²⁷ ». On se retrouve donc, faces à des nouvelles infrastructures portuaires laissant les anciens ports délaissés et abandonnés, puisque ces derniers ne répondent plus aux nouvelles technologies. Ces nouvelles installations interrompent alors l'étalement de la ville vers la mer, en créant des coupures spatiales et fonctionnelles entre la ville et son port, ce qui va isoler cette dernière de la mer.

Les villes aussi ont connu des profondes mutations : (diversification des secteurs économiques, multiplication des fonctions tertiaires, insertion dans une économie régionale, dilatation du territoire urbain...)²⁸.

Dans ce contexte un phénomène qui apparaisse appelé par les spécialistes « le clivage ville port ». Il se manifeste sous forme d'une dissociation entre la ville et son port, PAULET délivre cet état en disant : « *Une rupture très importante, se produit au 19eme siècle, car ces espaces jugés barbares et dangereux souvent à ce juste titre, deviennent l'objet de tous les désirs (les ports indispensables et redoutés)* »²⁹. CHALINE CLAUDE parle avec précision sur ces différentes ruptures causées entre la ville et son port ou il dit « *Mer et ports sont au cœur des mutations qui bouleversent les rapports entre l'espace et les sociétés littorales, les*

²⁵ <https://pouremscours.files.wordpress.com> « consulté le 10/02/2019 ».

²⁶ AOUISSI, 2013 « *Laboratoire : Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD), Le Clivage ville/port* », P 22.

²⁷ AOUISSI, « *Laboratoire : Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD), Le Clivage ville/port* », P 22. 2013.

²⁸ VILLE ET PORT mutation et recomposition, Octobre 1997, P13.

²⁹ PAULET Jean Pierre, op, cit, P 17.

acteurs maritimes et portuaires au centre des recompositions, une culture maritime renouvelée émerge sur les côtes et dans les cités portuaires du monde entier »³⁰.

III.2.1 Les causalités du clivage

Les auteurs³¹ s'accordent généralement sur les causes du « découplage du système ville-port³²», tel que Claude Chaline, qui les définit comme suit : « les causes sont diverses mais convergentes, se confortant les unes les autres, par effets négatifs d'entraînement » (Chaline, 1994, 28). Aussi P. Hall prend la relève et constate que : « plusieurs facteurs, tous économiques dans leur nature, mais technologiques dans leur origine, étaient responsables » (Hall, 1993, 12).

Ces causalités du clivage ville/port peuvent être nées à partir de aspects principaux de la révolution industrielle : **les changements de base économiques (séparation entre les lieux de production et de consommation), l'évolution technologique des transports (le maritime et le terrestre), et la nouvelle place qu'occupe le port dans cette nouvelle économie³³** :

La révolution industrielle en 19^{ème} siècle est la principale cause de la fin du système ville/port notamment avec le changement qu'elle induit sur l'économie mondiale, en termes de passage de l'agriculture vers l'industrie, engendrant un « *Phénomène de distribution de masse* » (PASQUERA in clivage ville/port, 2013), qui signifie la séparation entre les lieux de consommations et de productions, l'importation et l'exportation de marchandise qui reposent sur la production en série.

Les évolutions technologiques en matière des transports maritimes, sont responsables des nombreux changements, non seulement au niveau de globalisation des échanges maritimes, mais aussi, au niveau d'organisation spatiale, économique et sociologique des villes-ports. La conteneurisation et le gigantisme des navires ne cessent pas à se progresser grâce à l'augmentation des quantités de marchandises. Où les bateaux deviennent de plus en plus efficaces en termes de contrôle de temps et de seuil de chargement, grâce à ces nouvelles techniques. D'après Emmanuel Boubacha, 1997 « Les navires atteignent rapidement des capacités de charges et des dimensions telles qu'elles nécessitent une restructuration complète

³⁰ CHALINE Claude, « *Ces ports qui créèrent des villes* », 1994, Ed. l'Harmattan, Paris

³¹ Chaline, 1994, Hoyle, Pinder et Husain, 1988, Brutomesso, 1993, Bonillo, Donzel et Fabre, 1992.

³² Emmanuel Boubacha, « *L'interface ville/port : espace-système en mutation. L'exemple de Nantes* » ; (consulter le 10/10/2018).

³³ AOUISSI, « *Laboratoire : Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD), Le Clivage ville/port* », P 24.2013.

des outils portuaires et rendent les installations en milieu urbain inadaptées pour recevoir les grands navires (dimensions et profondeurs insuffisantes) ».

Tous ces besoins maritimes se traduisent par la réalisation de nouveaux quais et de nouvelles zones de stockage. Donc les ports traditionnels se transforment en centre d'échanges mondiaux et prennent extension, en répondant aux différents systèmes des flux.

D'autre part, pour raison de lier le port avec l'arrière-pays considéré comme source importante de marchandise pour importation ou exportation via le port, le développement du chemin de fer et la création de nouvelles infrastructures routières deviennent de plus en plus importants. L'exigence des activités industrielles et commerciales dans ces ports a engendré alors, la création de cette nouvelle zone tampon formée d'infrastructures routières, ferroviaires et des aires de dépôt et de marchandises ; située entre l'espace portuaire et l'espace urbain appelée « interface ». Cette exigence d'activités a causé l'éloignement entre la ville et son port.

En effet, le port prend un nouveau statut économique dans la ville et dans le monde entier, après les différents changements arrivés il devient d'ailleurs un outil stratégique pour toute sa région. Cette tendance a mené le port à se constituer en entité indépendante de la ville, alors on passe de la notion « du port et sa ville au port et sa région »³⁴. « *Les ports ont tendance à devenir des portes nationales, alors que les villes orientent plutôt leur développement vers des fonctions locales et régionales* », selon, (HOYLE, B.S. 1988. p.53).

III.2.2 Les formes du clivage ville/port :

Cependant, si le clivage ville/port se manifeste clairement à travers un phénomène de dissociation sur le plan spatial voire institutionnel, il s'exprime toutefois différemment sur le plan économique et social³⁵ :

La dissociation spatiale : se manifeste clairement entre l'entité urbaine et l'entité portuaire. Les transformations arrivées au port dès la révolution industrielle, ont engendré des barrières physiques à l'instar des clôtures douanières, des lignes de transports... etc. ce qui rend cette zone inaccessible et isolée de la ville. La ville de sa part tourne le dos à la mer et perd le contact avec elle.

³⁴ AOUISSI, « *Laboratoire : Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD), Le Clivage ville/port* ». P24.2013.

³⁵ VILLE ET PORT mutation et recomposition, Octobre 1997, P13.

La division institutionnelle : avec "La rationalisation des ports"³⁶ et la délocalisation spatiale des équipements portuaires en dehors de la ville ; rendent le port et la ville des entités de plus en plus indépendantes non seulement sur le plan spatial mais aussi sur le plan institutionnel. Créant ce qu'on appelle « une autonomisation de gestion des ports »³⁷ : les villes ne sont plus amenées à contrôler un développement portuaire qui les dépasse et qui devient un enjeu national³⁸.

Un déracinât social : Du fait de la dilatation de l'espace portuaire sur le front de mer, une autre rupture plus prononcée est apparue et qui est appelée la « démaritimisation des villes portuaire »³⁹. L'image désolante d'une interface autrefois si active, constitue un véritable traumatisme identitaire pour ces villes portuaires ; ce qui prive les habitants de ces villes de leur front de mer, « *La nouvelle physionomie de l'infrastructure portuaire constitue un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires, dont les habitants, en percevant dans l'espace autrefois si actif une image de désolation*⁴⁰ ».

III.2.3 Les conséquences du clivage ville/port :

Le clivage ville port engendre des diverses conséquences sur la ville d'une part et sur le port d'autre part, reconnues par une rupture appelée : « rupture spatiofonctionnelle »⁴¹ ; ces conséquences se manifestent dans les différents points suivants :

Délaissement des interfaces : Depuis les années 70, les interfaces prennent un caractère industriel, dont ils ne fonctionnent plus, car ils ne répondent plus aux exigences portuaires. Les équipements dans ces espaces interfaces deviennent alors des friches abandonnées.

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 les zones urbaines où 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 adaptée à un développement dynamique de ces villes. (E. Boubacha, 1997). (Voir figure ci-dessous)

La délocalisation des activités maritimes et la libération d'espaces, que la ville pouvait se réapproprier, a été un phénomène largement subi par tous les acteurs. En effet, le phénomène de délaissement a des conséquences non négligeables ; dévalorisation de l'espace, pollution,

³⁶ Hoyle, B.S. (1988) "Development Dynamics at the port-city interface".

³⁷ AOUISSI, 2013 « *Laboratoire : Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD), Le Clivage ville/port* ».

³⁸ Collin, M. (1991) "Port et ville portuaire" in *Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux*, Paradigme, Caen, pp. 181-191.

³⁹ Vigarié, A. (1991) "Villes portuaires et changements économiques", p50.

⁴⁰ Collin, M. (1991) "Port et ville portuaire" in *Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux*, Paradigme, Caen, pp. 187.

⁴¹ AOUISSI, « *Laboratoire : Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD), Le Clivage ville/port* », p30. 2013.

image
 baisse des
 des emplois,
 population.
 devenir de
 objectifs
 ; le maintien
 les héritages
 projets de



négative,
 impôts,
 et de la
 Le
 ces deux
 essentiels
 de tous
 et les

Fig. 58 apparition de l'interface en décalage entre la ville ancienne de bordeaux et son port.

Source : <https://www.geneanet.org> (traitée par auteur).

La ville

reconstructions
 des espaces
 est d'introduire

L'interface

Le port

et de réaffectations
 vacants. L'objectif
 de nouveaux

schémas d'aménagement et d'organisation correspondant aux exigences actuelles⁴².

⁴²TAMANI-DJEBRA F, « Paramètres pour une Stratégie de Renouveau Urbain De l'Interface Ville-Port : cas d'Alger » Mémoire de magistère, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme.2013.

La non-cohabitation entre la ville et le port : Le port connu par sa nouvelle position importante, devient condamné par la ville, avec laquelle il partage ses infrastructures routières et ferroviaires. Ce qui ralentit la fluidité du transport terrestre d'une part, et le retard de chargement ou de déchargement de marchandises ; cela cause des effets négatifs sur l'économiques et l'efficacité du port. De plus, la ville se manifeste comme un obstacle d'extension pour ce dernier, donc le port se retrouve stagné dans sa taille et dans son développement face aux grands volumes des bateaux.

La ville de son côté devient abandonnée par son port, qui est considéré avant comme le noyau principal de sa fondation et son moteur économique. La fermeture de ce dernier par les clôtures, le rend isolé de la ville et lui fait oublier sa juxtaposition, ainsi que le caractère industriel de ses activités maritimes.

Alors le port est devenu une zone industrielle et une aire de stockage et de dépôts de marchandises, qui n'a pas de relation avec toutes sortes d'activités urbaines.

La dé-maritimisation des villes portuaire⁴³ : La séparation ville/port poussent ces villes à tourner le dos à la mer, où l'extension urbaine de ces dernières se fait loin du port, contrairement à l'ancienne époque (les noyaux urbains se développent autour du port). Les entités urbaines perdent tout contact avec leurs fronts de mer, laissant cet espace intermédiaire abandonné sans aucune animation. Cette véritable rupture sur le plan spatial et fonctionnel dévalorise la ville sur le plan urbanistique, social et culturel.

Dans ce contexte, l'apparition des friches industrielles au niveau des espaces interface a fait perdre aux villes leurs caractéristiques portuaires, dont leurs façades maritimes sont occupées entièrement par ces anciennes installations techniques. On dit alors : les villes portuaires souffrent de la perte d'identité.

III.3 Les recompositions ville port :

Le délaissement et la désorganisation des espaces interfaces ville/port avaient un impact négatif sur les villes portuaires : dévalorisation de l'espace, pollution, image négative, baisse des emplois de la population, des rentrées fiscales..., ce qui devient par la suite une véritable problématique. C'est à partir de là, que la politique de remise en valeur des espaces portuaires est enfin née, les villes décident alors de rendre leurs identités portuaires et de retourner vers

⁴³ (HAYUTH. Y. 1988).

la mer. On est donc face à une nouvelle génération de transformation qui va permettre à la ville et au port de rester combinés si longtemps. Le mouvement de la géographie des villes-ports a véritablement pris son essor à cette époque, marquée par les friches portuaires, « the abandoneddoorstep », sur le waterfront et par la dégradation de la zone de liaison entre la ville et le port, c'est-à-dire l'interface ville/port. (Magali, 2006)

La reconversion, le renouveau, la requalification, la régénération, la rénovation et la réhabilitation...des termes qui désignent le processus de transformation du territoire et indiquent cette nouvelle politique de recomposition d'espace. Parmi ces actions un nouveau terme est également appelé par les spécialistes « **la reconquête** », signifiant la volonté de certaines villes à récupérer des tranches de son tissu urbain autrefois accaparé par son port (Henry, 2006) et qui vise à une Recomposition ville/port. Cette réflexion vient comme réponse à la rupture causée par le Clivage ville/port depuis le 19e siècle. L'idée est de faire de la ville une réelle ville portuaire, qui répond à ses caractéristiques maritimes ; en répondant à des nouvelles vocations économiques, sociales et urbanistiques liées à notre époque.

III.3.1 Les mouvements de « waterfrontrevitalization » :

Depuis les années 50, ces villes portuaires qui ont abandonné leurs espaces interfaces laissant place aux friches portuaires ; connaissent un nouveau mouvement de réaménagement au profit du développement urbain. Ce nouveau phénomène vient comme réponse à notre problématique, appelé « waterfrontrevitalization ». « L'ensemble des territoires naguère occupés de manière quasi-exclusive par les activités maritimes, industrielles et leurs compléments obligés et notamment, les emprises ferroviaires. Nécessités techniques, impératifs de sécurité, règlements douaniers, les avaient progressivement isolés physiquement du reste de la ville qu'ils privaient d'ailleurs d'une continuité avec l'élément aquatique ; qui avait prévalu jusqu'à l'aube de l'ère industrielle. Dans une acceptation plus large, le waterfront peut englober des espaces résidentiels ou vivaient les citoyens fonctionnellement associés à la vie du port ». (Chaline, 1994)

Le gigantisme naval, la mondialisation des échanges, les nouvelles zones industrielles portuaires ZIP et le délaissement des anciens sites portuaires, sont les principales initiations qui ont poussé les acteurs à aborder cette nouvelle stratégie de mise en valeur d'espace. Dans un objectif de redynamiser les centres-villes, de rehausser l'image de marque de la cité et d'offrir des activités attractives de nouveaux flux (tourisme, culture...).

Ce mouvement est apparu dans les villes Nord-Américaines, qui ont subi en premier lieu le phénomène de délaissement en vue du statut économiques important de leurs ports. C'est ce dont CHALINE a dit « *Ce type de régénération urbaine inventé aux Etats-Unis dans les années 1960 (San Francisco et Boston) a gagné, depuis, la quasi-totalité des villes-ports dans le monde, en remodelant leur morphologie interne et en renouvelant vers le tertiaire leurs bases fonctionnelles et économiques* »⁴⁴. En suite ce dernier s'est développé dans les autres villes avec une notion de compétitivité urbaine à travers le monde. « *Des opérations de renouvellement urbain à connotation sociale pour les français, écologique pour l'Angleterre, patrimoniale pour les italiens pour n'en citer que cela* » (entretien avec madame AZZAG, 2016).

III.3.1.1 Les objectifs des mouvements de « waterfrontrevitalization » :

La recomposition des espaces portuaires n'est pas seulement une transformation d'espace ou de terrain, mais aussi valorisation d'un contexte économique et social. Elle s'effectue donc autour de différents thèmes, qui varient selon les besoins d'une société à une autre. On cite ci-dessous quelques grands thèmes correspondent aux modes de valorisations actuelles :

⁴⁴CHALINE Claude, « Ces ports qui créent des villes », 1994, Ed. l'Hamattan, Paris, p 71

L'environnement et les loisirs : ce thème traite les aménagements de loisirs, de détente et de divertissement, et donne l'importance à la qualité esthétique de l'espace urbain ; dans le but



Fig.59 Le nouveau complexe cinéma au centre ville de Southampton

Source : www.alamyimages.fr.



Fig.60 l'aménagement de marina de port vell, Barcelone, Espagne.

Source : <http://www.mooringspot.fr>

d'améliorer le cadre de vie des habitants.

C'est type d'aménagement est doté de forte lisibilité (des espaces ouverts) et il est proposé pour le développement du tourisme dans les villes portuaires. Ainsi il est axé sur la création des équipements de loisirs tel que : les restaurants, les commerces, les complexes cinématographiques(Southampton...), les aquariums (Sydney), les gares maritimes pour l'activité de croisières (Québec, Bordeaux...).

La recherche et la technologie : l'intégration du secteur technologique et les activités scientifiques et de recherches à côté du secteur économique dans les aménagements portuaires, peut accentuer leur dynamisme, modernité et leur capacité d'innovation. Par exemple ; L'implantation de bâtiments universitaires (Le Havre, Dunkerque...) entre souvent dans les recompositions, car elle induit une certaine dynamique facilitant le mouvement de reconquête



Université de dunkerque, port de dunkerque, France.

Source : <https://structurae.info>



Université le havre ; France.

Source : <https://www.tutored.me/fr>.

: animation importante et création d'autres activités (commerces, logements)⁴⁵.

Fig.61 intégration des activités scientifiques dans l'espace portuaire.

Les fonctions tertiaires : ce genre de thème est basé sur l'implantation des équipements administratifs de caractère économique et de puissance : sièges de gouvernement (centre des conférences à Sydney, Baltimore...), quartiers d'affaires (Baltimore, Le Havre...), des centres commerciaux (Festival Markets à Boston...), des sièges sociaux (Londres)...etc. Dans le but de développer l'attractivité des espaces portuaires et d'attirer les flux d'entreprises, qui viennent remplacer les anciens secteurs



World Trade center, le havre, France.
Source : <http://compiegnephotos.canalblog.com>



Centre des conférences à Sydney, Australie.
Source : <https://www.specialevents.com.au>



Siège social à Londres, Angleterre.
Source : <https://www.tuxboard.com>

productifs traditionnels.

Fig.62 Intégration des équipements à fonctions tertiaire dans les espaces portuaires à travers le monde.

La culture : la culture joue un rôle important dans l'attractivité touristique et

économique des villes portuaires, en attirant les flux par la présentation de leur patrimoine : réalisation des musées (Sydney, Liverpool, Dunkerque...), réalisation des centres



Centre commercial mondial, new orléans, états unis.
Source : <https://www.fotosearch.fr>

⁴⁵ VILLE ET PORT mutation et recomposition, Octobre 1997, P20.

de culture (Sydney, Rotterdam...) ... etc. Les espaces portuaires délaissés, à travers leur histoire et leur vacuité, sont aussi le support de diverses manifestations culturelles et des forums



Musée maritime de Liverpool, Royaume uni.
Source : <https://www.visitliverpool.com>



Opera de Sydney, Australie.
Source : <https://www.lecourrier.australien.com>

privilégiés de la création architecturale⁴⁶

Fig. 63 intégration des équipements culturels dans les espaces portuaires.

III.3.1.2 Les types de reconquêtes « waterfront revitalization » :

De divers modèles de reconversions waterfront apparus dans le monde à travers plusieurs

génération
ations
(voir
Fig.) :

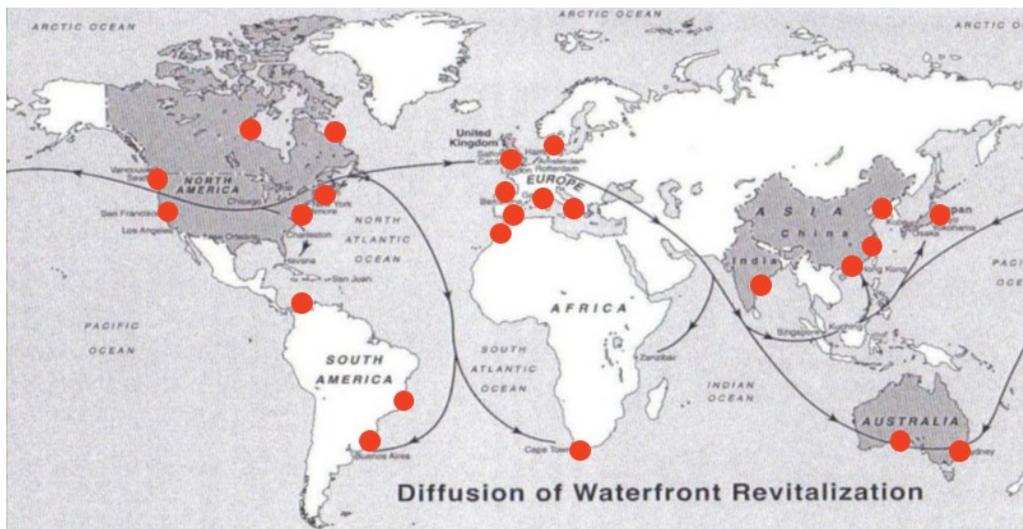


Fig. 64 Diffusion mondiale de la revitalisation des *waterfronts* avec quelques exemples.

SOURCE : Hoyle, 2000, Change on the Port-City waterfront, cartographie de Bob Smith, Département de Géographie, Université de Southampton (traiter par AOUISSI).

⁴⁶Prelorenzo, C. (dir.) (1993) La ville au bord de l'eau (une lecture thématique d'Europas 2), Parenthèses, Marseille, 109 p.

Le type d'aménagement nord-américain :

C'est le premier mouvement de recomposition portuaire apparu dès les années 50, axé sur le shopping. Le modèle qui va s'imposer est une réaffectation de l'interface basée sur de nouvelles valeurs d'usages des sites⁴⁷, donc les anciennes activités portuaires seront délocalisées afin de prolonger les nouvelles fonctions des centres villes vers l'eau : bureaux, commerces, activités touristiques, habitat haut de gamme...dans un but de redonner une nouvelle centralité et rehausser l'image de l'espace portuaire perdue.

L'exemple de réaménagement du Baltimore témoigne cette nouvelle expérience aux états unis. De profonds changements ont touché le port commercial Inner Harbor de Baltimore, vu la capacité de charge des navires qui ne correspondent plus à la taille de ce dernier ; donc ses activités maritimes ont été délocalisées vers une nouvelle zone laissant « l'Inner Harbor » abandonné. (Voir Fig. 65). Depuis 1950 le port commence à reprendre son image à travers ces nouveaux aménagements, axés sur les commerces et le tourisme : un nouveau centre commercial mondial c'est implanté près de la Festival Market place sur le front de mer, à côté de plusieurs d'autres projets notamment The World Trade center, aquarium...etc dans le but de réintégrer le port dans son milieu urbain (voir Fig. 66).



Fig. 65 Ancienne photo du port de Baltimore, états unis.
Source : <https://upload.wikimedia.org>



Fig.66 Le nouvel aménagement du port de Baltimore, états unis.
Source : <https://baltimore.org>

**Le
type
d'a
mén
age
ment
libér
al:**
Ce
deux

⁴⁷ VILLE ET PORT mutation et recomposition, Octobre 1997, P18.

ième type de reconversion⁴⁸ est apparu dans les années 70-80 en Europe et à Sydney et Brisbane aussi. Ce modèle vise une valorisation de l'espace basé sur la force du marché, ce qui veut dire : il s'appuie beaucoup plus sur l'économie du pays ; appelé le modèle « libéral ». Cette deuxième expérience d'aménagement se manifeste dans l'exemple londonien (aménagement des docklands), s'inspirant du modèle américain.

Depuis le XIXème siècle, le port de Londres, avec son système de docks ou bassins à flots creusés dans les berges de la Tamise, vivait avec l'ensemble des quartiers industriels et populaires de l'East End. Après les destructions de la seconde guerre mondiale, cet espace avait été reconstruit sous forme de grands immeubles locatifs d'inspiration corbuséenne, peu conformes aux souhaits des habitants⁴⁹. En 1981 la délocalisation des activités maritimes, commença de l'Est à l'Ouest et fini par la fermeture des Royals Docks ; engendrant un véritable traumatisme social. Ce qui a résulté une bande de friches sur plus de douze kilomètres et des de grandes surfaces totalement polluées.

L'établissement public d'aménagement s'appuie dans sa décision d'aménagement de cet espace par trois axes majeurs : la création d'une Entreprise Zone bénéficiant d'avantages fiscaux destinée aux activités industrielles légères, la création d'une seconde City (Canary Wharf) et la réalisation de lotissements



Fig.67city Canary Warf en 1970 avant réaménagement.
Source : <https://www.aucame.fr>



Fig.68 City Canary Warf après réaménagement
Source : <https://fr.123rf.com>

résidentiels haut-de-gamme⁵⁰.

Le type d'aménagement raisonné :

⁴⁸ Reconversion : récupération de ces anciens espaces portuaires ; en intégrant des nouveaux aménagements renouvelants d'autres activités, pour une nouvelle attractivité.

⁴⁹ Les Docklands de LONDRES – Avril 2008 ; P1.

⁵⁰ VILLE ET PORT mutation et recomposition, Octobre 1997, P18.

Apparu dans les années 90, adopté par les collectivités locales ; pour objectifs de projeté des nouvelles activités économiques tout en respectant les préoccupations sociales, culturelles et environnementales. De nouveaux concepts sont englobés dans ce type de réaménagement « *Waterfront* » essentiellement axées sur un urbanisme écologique durable.

Durant les années 70-80, le port de dunkerque était connu par son activité de construction navale, il devient donc un port caractère industriel très puissant. Cet état se transforme en crise à la fin des années 80. Après la délocalisation des activitésportuaires vers le nouveau port de l'ouest, le site reste abandonné.

Ce délaissement libère 150 hectares de docks, môles et bassins, plus ou moins désertés et pollués à proximité de la ville-centre. (AUCAME. 2008) ; Cela rend la reconquête des chantiers navals de la Normedune opérations très importantes envisagée par les autorités françaises.

Grace à ces opérations de reconversion « *waterfront* », la ville de dunkerque prend le premier prix européen de la ville durable. Une initiative de récupération de l'espace portuaire et de restauration des friches industrielle, dans le but de revitaliser son front de mer tout en le reliant à la ville comme un ensemble cohérent et une entité durable. En se basant sur trois piliers majeurs :

L'environnement :Des mesures écologiques feront l'objet d'études approfondies, comme la gestion des eaux pluviales, des déchets ou la favorisation des déplacements piétonniers ainsi, les bâtiments utilisent des techniques HQE (Haute Qualité Environnementale) (AUCAME. 2008).

L'économie :De nouveaux équipementsqui renforcent le statut économique de la ville ont été projeté, afin d'améliorer la qualité de vie des habitants, plus l'intégration du secteur scientifique par la réalisation de l'université du Havre ; pour contribuer à l'attractivité de la ville.

La société : un projet important de logements est prévu par le plan directeur (dans le quai du Nord) ou il sera partagé entre des logements sociaux (à 40%), des studios pour étudiants, ainsi que des habitats haut standing(MASBOUNGI et al. 2002. p.73.).



Fig.69 réaménagement du Port de dunkerque, France.

Source : <https://www.francebleu.fr>



Fig.70Reconversion des friches portuaires en immeuble d'habitation, dunkerque, France.

Source : <https://www.francebleu.fr>

Les pays émergents (tiers monde) :

Les pays nouvellement industrialisés et les pays en voie de développement se suivent actuellement dans cette quatrième vague. Il est à remarquer que les opérations de réaménagement dans ces pays ne sont pas contraintes au phénomène de délaissement, mais il est également possible d'observer un parallélisme entre les opérations de réaménagement *Waterfront* et le processus de délocalisation des activités portuaires au nouveau site.

Prenant l'exemple de la ville de Tanger : où le projet de reconversion du vieux port a pour objectif de faire intégrer ce dernier dans la Médina (ville historique) afin de recoudre la relation ville/port. Le projet développe des activités purement touristiques tel que la croisière et la plaisance, sur une superficie de 84ha.



Fig. 71 vieux port de Tanger avant le réaménagement.

Source : <https://www.challenge.ma/>



Fig. 72 Projet de reconversion du vieux port de Tanger.

Source : <http://www.alizestravel.com>

La reconversion du Victoria & Alfred *waterfront* du Cap fait partie de ce type aussi : A la fin des années 1980 la décision est prise de redévelopper les 123 ha du secteur des bassins Victoria et Alfred, le port historique peu utilisé puisque l'essentiel des activités du port de commerce avaient été délocalisées vers les bassins Duncan et Ben Schoeman plus à l'Est. La volonté des autorités est de développer un aménagement mixte au cœur de la ville mais également d'y préserver le patrimoine maritime et l'authenticité des lieux⁵¹.

Le projet de réaménagement du port s'appuie sur quatre phases :

La première phase de 0 à 5 ans se base sur l'aménagement du terminal croisière sur le quai plus de nouveaux équipements urbains pour maintenir les activités en dehors de la saison de croisière.

La seconde phase de 5 ans à 10ans connue par la libération des espaces pour créer des espaces publics et de nouvelles liaisons piétonnes.

La troisième et la quatrième phase (10-20 et 20-50) traite la reconversion de la Customs House et des entrepôts I & J vers de l'industrie légère, des commerces et boutiques ; plus l'évolution des quais B, C, et D vers du



Fig.73 l'activité industrielle au port de cap Town, Afrique du sud.

Source : Victoria & Alfred Waterfront



Fig.74 Réaménagement *Waterfront* en cours ; Cape Town (Le Cap), Afrique du Sud.

Source :Transnet.

bureau, de l'hôtellerie restauration.

La volonté initiale de ce réaménagement est de préserver le patrimoine et s'appuyer sur le caractère identitaire des lieux, traduite par la valorisation de plus d'une vingtaine de lieux emblématiques dont certains bâtiments plus que centenaires. Dernier exemple en date, le Watershed : un ancien entrepôt reconverti par Wolff Architects en un marché artisanal et un

⁵¹ AIVP, LE CAP : vers une nouvelle relation ville-port ; février 2015, P1.

espace d'exposition que les participants de la Post Conférence ont pu visiter peu de temps après son inauguration.⁵² Plus Le projet en cours sur le secteur du silo à grain qui n'était plus utilisé depuis 1990, afin d'implanter le Zeitz MOCAA, un musée dédié à l'art contemporain africain qui s'appuie ainsi sur l'identité africaine pour susciter son appropriation par la population et les futurs visiteurs.⁵³



Fig. 75 reconversion de l'ancien entrepôt du port (Le Cap), Afrique du Sud.

Source : Victoria & Alfred Waterfront



Fig. 76 reconversion en cours des silos du port en musée contemporain (Le Cap), Afrique du Sud.

Source : Victoria & Alfred Waterfront

⁵² AIVP, LE CAP : vers une nouvelle relation ville-port ; février 2015, P4.

⁵³ AIVP, LE CAP : vers une nouvelle relation ville-port ; février 2015, P6

IV. Conclusion :

A la fin de cette partie et à travers l'appui des études théoriques ; on a pu atteindre une connaissance approfondie sur le littoral en général et sur la ville côtière en particulier. Ainsi on a su cibler les différentes dynamiques d'aménagement dans ces villes, prenant en considération leurs caractéristiques et leurs particularités maritimes.

D'autre part, la ville portuaire ne sort pas de ce contexte, où l'identification du fondement de cette dernière et sa relation avec son port étaient notre objectif spécifique. Les transformations qu'ont connues les villes portuaires et leurs impacts sur le fonctionnement du port ont guidé l'histoire de ce dernier entre déclin et progrès :

Au 16^{ème}, 17^{ème} et 18^{ème} siècle le port considéré comme un organe principal de la ville et une source de richesse et petit à petit devient la vitrine du progrès technologique et artistique de sa ville ; donc la relation entre la ville et le port jusqu'au 19^{ème} siècle reste dynamique et harmonieuse.

Tout cela va se bouleverser à partir de la fin du 19^{ème} siècle, avec la progression technologique menée par la révolution industrielle : lorsque les ports primaires ne répondent plus à ces nouveaux besoins ; en termes de taille et de fonctionnement ; cherchant d'autres sites pour s'installer, les ports historiques laissent leurs places abandonnées. Alors ces derniers se sépareront de l'entité urbaine et deviendront une partie autonome. Une série de changements et de phénomènes vont apparaître, d'abord par un éclatement Urbano-portuaire (DJEDOUANI RAKEM, S. 2004), engendrant le « clivage ville/port » qui est l'étape déclin dans cette phase.

On peut conclure aujourd'hui que le phénomène de dissociation ville/port a conduit la plupart des villes portuaires dans le monde à perdre leur identité maritime, où les fonctions urbaines et les activités portuaires ne sont plus compatibles.

Délaissement, friches portuaires, désorganisation, rupture, abandons... toutes ces causes ont donné naissance à une nouvelle réflexion d'organisation d'espace ; afin de profiter largement du potentiel que présentent ces espaces portuaires délaissés, cela sera possible par des projets de transformations qui visent à un changement radical dans leurs fonctions et vocations d'une part, et à une réconciliation de la relation ville/port d'autre part.

Actuellement la recomposition des espaces portuaires ne présente pas uniquement le renouvellement du cadre physique du bâti, mais elle touche également les différents aspects

économiques, sociaux, environnementaux et culturels. Pour une meilleure image portuaire et une meilleure qualité de vie des habitants.

Dans le contexte de notre problématique et comme réponse à cette dernière, les mouvements de revitalisation « waterfronts » que nous avons vus auparavant : sont un témoignage réel appliqué dans plusieurs villes du monde, en termes de « **recréation de nouveaux liens ville/port** ».

Référence Bibliographique :

Les ouvrages :

CHALINE Claude. 1994. Ces ports qui créèrent des villes. Paris. L'Harmattan. 299p.

COLLIN Michèle. 1991. Port et ville portuaire. Paris. L'Harmattan. 224p.

FOUILLAND Brigitte. 2003. Les politiques d'aménagement des villes portuaires ; le cas du havre et de Southampton. Paris. L'Harmattan. 344p.

HOYL B.S. et al. 1988. Revitalising the waterfront, international dimensions of dockland development. Chichester. Wiley. 1988. 265p.

PESQUERA.M. A et RUIZ. J.R. 1996. Stratégie de développement durable pour les villes et les ports. New York et Genève. CNUCED. 42p.

Thèses et mémoires :

AOUISSI. K. B. Laboratoire : Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD), Le Clivage ville/port, le cas d'Alger. Mémoire magistère de l'EPAU.2013.

BENCHEKROUN. M. et TEMKIT. M.Reconversion du port industriel d'Alger en port de plaisance et de loisir ; La recomposition du lien Hamma-port par le réaménagement du front d'eau algérois. Université de BLIDA. 2015.

CESAR DUCRUET. Les villes-ports, laboratoires de la mondialisation. Géographie. Université du Havre, 2004.

JEANNE. H, J. Les relations ville port : croiser la littérature pour croiser les perspectives, CIRRELT. Montréal. 2017.

MEZIOUDENNE. N. etBEKHTAOUI. H. La requalification de l'espace Urbano – portuaire de Bejaia en port vert ; cités des cultures. Université de Tizi-Ouzou. 2016.

R. S, S.A etS.W. Composition urbaine au niveau d'une interface ville-mer, Cas de l'arrière port de Bejaia. Université Abderrahmane Mira – Bejaia.2017.

TAMANI-DJEBRA F. Paramètres pour une Stratégie de Renouveau Urbain de l'Interface Ville-Port : cas d'Alger. Mémoire de magistère de l'EPAU.2013.

TAUSSAT ANNE-ELISABETH.Réaménagement de l'interface ville-port ; Création d'un centre culture, le Georges Simenon ; **CONCARNEAU** : Stage de découvert. Université François- Rebelais, tour. 2014.

Les revues :

CLAUDE PRELORENZO.Cahiers de la Méditerranée 80|2010 Dynamiques des ports méditerranéens ; Le retour de la ville portuaire. 2010. 167p.

MALIKA KACEMI. Protection et valorisation du littoral en Algérie : l'élégislation et instruments : le cas des communes littorales Oran. VertigO – La revue en sciences de l'environnement, Vol7no3, décembre 2006. 9p.

MOHAMED TEWFIK BOUROUMI. Le littoral Algérien entre dégradation et protection du patrimoine, cas de la commune côtière d'Ain El Türck ; colloque francophone international cultures, territoires et développement durable. 2014. 23p.

CH. HUSSER ; Stéphane RAISON.Dunkerque : la reconversiondes terrains portuaires. Réalités industrielles - novembre 2015. 71p.

AIVP (Association internationale ville port) 15e Conférence Mondiale de l'AIVP à Rotterdam. 2016.

Emmanuel BOUBACHA ; Denis DAVOULT, Eric GUEGUEN.VILLE ET PORT mutation et recomposition. 1997. 150p.

MEGHFOUR KACEMI. M ; TABET AOUL. KH. Intégration des spécificités du littoral dans les documents d'urbanisme. N°08, Juin 2007. pp.33-42.

AUCAME.Les Docklands de LONDRES – Avril 2008(en ligne : <https://www.aucame.fr>).

AIVP (Association internationale ville et port).LE CAP : vers une nouvelle relation ville-port.Février 2015.

