



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

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01- INSTITUT
D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MEMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE.

THEME DE L'ATELIER : ARCHITECTURE ET HABITAT.

TITRE DU MEMOIRE : LA RECONVERSION PORTUAIRE
COMME OUTIL DE RECENTRAGE, DE CREATION DE
MIXITE ET DE DIVERSITE URBAINE.

P.F.E : HABITAT HAUT-STANDING ET SOCIAL

ENCADREE PAR :

Dr Aouissi K.B

Mme Mechedale Sarrah

Mme Belzania Soumia

PRESENTÉ PAR:

Benderradji Mohammed Aymen.

Otsmane Aboubakare.

MEMBRE DE JURRY :

Mme Chater. H (MAA)

Mme Djilali. M

ANNE UNIVERSITAIRE

2020-2021

Résumé :

L'émergence du nouveau thème de « Alger Métropole durable » a donné de nouvelle dimension internationale à la ville d'Alger. Au niveau Métropolitain l'un des problèmes qui s'impose aujourd'hui c'est que l'activité portuaire et l'activité urbaine ne cohabitent plus en juxtaposition sur le même territoire, afin de résoudre ce phénomène des nouveaux aménagements et opérations urbaines sont nécessaires, parmi ces opérations, la reconversion portuaire quelle vise à travers le développement des projets de réappropriation de ces espaces portuaires délaissés, une politique de valorisation de ces espaces. En effet, ce dernier constitue le point de relation entre le centre-ville (pôle socio-économique, culturel et historique) et le territoire portuaire.

Les mots clés :

Métropolisation, développement durable, reconversion portuaire, réappropriation, ville portuaire, territoire.

ملخص

أعطى ظهور الموضوع جديد "العاصمة المستدامة للجزائر العاصمة" لمدينة الجزائر بُعدًا دوليًا جديدًا. على مستوى العاصمة، إحدى المشاكل التي تظهر اليوم هي أن نشاط الموانئ والنشاط الحضري لم يعد يتعايش في نفس المنطقة، من أجل حل هذه الظاهرة و من بين التطورات والعمليات العمرانية الجديدة، اخترنا عملية إعادة التحويل الميناء التي تهدف من خلال تطوير مشاريع إعادة تخصيص هذه المساحات المينائية المهملة، مع اتباع سياسة ترميم هذه المساحات. في الواقع يشكل الأخير نقطة العلاقة بين مركز المدينة (القطب الاجتماعي والاقتصادي والثقافي والتاريخي) وإقليم الميناء.

الكلمات المفتاحية :

العاصمة المستدامة, نشاط الموانئ, والنشاط الحضري, إعادة التحويل الميناء, التنمية المستدامة .

Remercîments

Nous remercions avant tous, dieu le tout puissant qui nous a donné le courage et la volonté pour atteindre nos objectifs,

On tient à remercier tout d'abord notre encadrant Dr AOUISSI K.B de nous avoir pris en charges pendant cette année de master, et pour sa grande disponibilité, son aide et ses précieux conseil.

On tient ainsi à remercier toute l'équipe encadrante qui nous a suivis durant cette année ; Mme Mechedale Sarrah et Mme Belzania.

Nous portons avec gratitude de reconnaissance pour l'ensemble des professeurs du département de l'institut d'architecture et d'urbanisme qui ont contribués à notre formation.

On présente aussi nos remerciements à la promos 2020/2021 et plus particulièrement nos chères collègues du groupe 07 architecture et habitat de nous avoir été une deuxième famille

Nous ne saurons oublier de remercier les honorables Membres du Jury qui nous ont fait l'immense honneur de présider et d'examiner ce modeste travail.

À tous ceux et celles qui nous apportés leur soutien, trouvent ici, l'expression de nos vives et sincères reconnaissances.

Dédicaces

C'est avec un très grand honneur que je dédie ce modeste travail aux personnes les plus chères au monde après mon DIEU pour leurs sacrifices :

À mon très cher père Boubakeur

Tu as été toujours dans mes pensées pour me soutenir et m'encourager. Que ce travail traduit ma gratitude et mon affection.

À ma très chère mère Gamra

Quoi que je fasse ou que je dise, je ne saurais point te remercier comme il se doit. Ton affection me couvre, ta bienveillance me guide et ta présence à mes côtés a toujours été ma source de force pour affronter les différents obstacles.

À mon frère Merouane.

À ma sœur Yasmine. À toute ma famille sans exception.

A mon chère enseignant, ami, frère ainsi un père ZEDHAM REDAH

Je remercie mon binôme OTSMANE ABOUBAKERE qui a contribué à la réalisation de ce modeste travail

À mes amis Mazen, Abdelkarim, Selma, Nihal et spécialement mes Yeux Revolvers C.B.IK

À tous mes collègues de 2ème année master en architecture

Promotion 2020/2021.

Benderradji Mohammed Aymen

Dédicaces

C'est avec un très grand honneur que je dédie ce modeste travail aux personnes les plus chères au monde après mon DIEU pour leurs sacrifices :

À mon très cher père OSTMANE SAIDE

Tu as toujours été à mes cotes pour me soutenir et m'encourager. Que ce travail traduit ma Gratitude et mon affection.

À ma très chère mère SAFI EDDINE MALIKA Elah yarhamha

Quoi que je fasse ou que je dise, je ne saurai point te remercier comme il se doit. Ton affection me couvre, ta bienveillance me guide et ta présence dans mes pensées a toujours été ma source de force pour affronter les différents obstacles.

À Mes frères Nourdinne et Amine

À ma sœur Soumia. À toute ma famille sans exception.

Je remercie mon binôme BENDERRADJI MOHAMMED AYMEN qui a contribué à la réalisation de ce modeste travail

À mes amis

À tous mes collègues de 2eme année master en architecture

Promotion 2020/2021.

Otsmane Aboubakare

Table des matières

CHAPITRE 01 : INTRODUCTIF

1. Introduction générale :	1
2. Problématique générale :.....	1
3. Problématique spécifique :	2
4. Hypothèses :.....	3
5. Structure du mémoire :.....	4
5.1 CHAPITRE 1 : INTRODUCTIF.....	4
5.2 CHAPITRE 2 : L'ETAT DE L'ART.....	4
5.3 CHAPITRE 3 : LE CAS D'ETUDE :	5
6. Objectifs de recherche :	5

CHAPITRE 02 : CHAPITRE ETAT DE L'ART

1. Introduction :.....	7
2. Définitions conceptuelles :.....	7
2.1 La ville portuaire et le port :.....	7
2.1.1 Spécificités de la ville portuaire :	8
2.1.2 Clivage ou rupture ville/port :	9
2.1.3 Les formes de clivage :	11
2.1.4 La reconversion portuaire :	11
2.1.5 Enjeux et processus de la Reconversion :	12
2.1.6 Les actions prises sur la reconversion portuaire :.....	13
2.1.7 Approches des reconquêtes et de la reconversion :.....	14
2.1.8 Types d'action pour la reconversion des ports :	16
2.2 La centralité urbaine :	17
2.2.1 La ville :.....	17
2.2.2 Le centre :.....	18
2.2.3 La centralité :.....	18
2.3 La mixité urbaine :.....	20
2.3.1 Origine et genèse de la notion de la mixité urbaine :.....	20
2.3.2 Les dimensions de la mixité urbaine :	22
2.3.3 Les conditions de la mixité urbaine :.....	26
2.4 La diversité urbaine :.....	26
2.4.1 Les conditions de la diversité urbaine :.....	27
2.5 Analyse des exemples :	28

2.5.1	Exemple 01 : Cas de Gênes, Italie.....	28
2.5.2	Exemple 02 : le quartier français à Tübingen (Allemagne).	32
3.	Conclusion :.....	35

CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE

1.	Introduction :.....	38
2.	Approche territoriale et géographique :.....	38
2.1	Les critères du choix de la ville d'Alger :	38
2.2	Analyse territoriale de la ville d'Alger :	38
2.2.1	Situation :	38
2.2.2	Délimitation :.....	39
2.2.3	L'accessibilité :.....	39
2.2.4	Les potentialités d'Alger :.....	40
3.	Etude des éléments constructifs du tissu urbain :	41
3.1	La trame viaire :.....	41
3.2	Typologie des ilots :.....	42
3.3	Equipements et services :	43
3.4	Le paysage urbain :.....	43
3.5	Conclusion :.....	43
4.	Les orientations du PDAU :.....	44

Références bibliographiques

Table des abréviations

Table des figures

Annexe

CHAPTER 01 : CHAPTER INTRODUCTIF

1. Introduction générale :

La bande côtière séduit d'emblée par la beauté de ses sites, la mer lui confère notoriété, attractivité et un rôle stratégique dans les perspectives de développement grâce à ses caractéristiques remarquables sur le plan urbanistique et architectural, ainsi ses particularités paysagères, socio-économiques, physiques, et climatiques. Actuellement, près de la moitié de l'humanité vit sur la bande côtière et la mondialisation des échanges, l'industrialisation des côtes et l'essor du tourisme balnéaire accélèrent la concentration du peuplement et des activités le long des rivages.

La ville littorale à travers son emplacement spécifique, point de contact terre et mer a présenté des particularités économique, social, surtout architectural et urbanistique que l'on ne trouve pas dans les autres villes d'intérieurs. Le rapport Port/ville devient de plus en plus complexe et influent pour la production urbaine et architecturale, la grande ville littorale a toujours présenté un laboratoire en termes de production architecturale et d'urbanistique.

Les villes portuaires ont constitué depuis longtemps un comptoir d'échanges et de contact des peuples. Il convient de noter que les villes en bord de la mer sont considérées comme des villes importantes en raison de leur proximité avec un facteur majeur, qui est l'eau (la mer), bien qu'il soit aussi un facteur de danger, mais leur importance et d'autant plus grande avec la présence d'un port qui de par ses activités apporte une ressource importante à la ville tant sur le plan économique que social.

Le port et la ville ont longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions. Cependant, sous l'effet des mutations extérieures, les villes et les ports sont évolués rapidement et leurs relations ont changé de nature ; les évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine ont affaibli ces liens.

Le port se retrouve alors dans des agglomérations urbaines qui limitent son expansion et devient par conséquent autonome en se détachant ou en traçant des frontières avec la ville. Le système ville port est alors remis en cause, désorganisé. Une coupure en a donc résulté, que ce soit visuel ou psychologique entre la ville et le port. Puis la stratégie d'éloigner, de délocaliser toute activité portuaire en dehors de la ville a engendré des espaces vides au cœur de la ville, des nouvelles stratégies vont devoir être employées pour répondre aux nouvelles contraintes posées par le développement urbain durable mais aussi pour réagir de la

meilleure manière possible aux réflexions autour du rapport ville/port L'idée est que ces zones portuaires conservent un réel potentiel de dynamisme économique et social pour permettre à la ville d'acquérir plus de force à l'échelle nationale mais surtout à l'échelle internationale.

2. Problématique générale :

Depuis les années 50, les villes portuaires ont connu un mouvement de réaménagement de leur front d'eau et qui s'est propagé à partir des villes nord-américaines sous l'intitulé ; « water fronts revitalisation », ce mouvement est venu à la suite de la délocalisation des anciens sites portuaires jugés inaptes et insuffisants.

Ces opérations de renouvellement urbain des ports ; adaptation des fonctions de l'espace aux nouvelles visions de société, se développent graduellement, à partir des années 50 aux Etats-Unis (Baltimore), puis dans le Nord de l'Europe dans les années 80 (dock lands), dans les années 1990-2000 en Europe du Sud (Barcelone, Gènes, Marseille, etc...) et après commencent à se répandre.

De nombreuses villes du monde ont opté pour une politique de mise en valeur de ces espaces, en développant des projets de réhabilitation de ces espaces portuaires délaissés. Ces dernières, constituent en fait un point de relation entre le centre -ville (pole socio-économique, culturel et historique) et le territoire du port.

Plusieurs villes portuaires du tiers monde et à cause de leur retard accumulé dans le passé, continuent à vivre une rupture entre ville et port comme c'est le cas d'Alger. La rupture ville-port est considérée comme un effet néfaste qui dégrade la ville portuaire.

Dans le cas d'Alger, l'activité portuaire et l'activité urbaine ne cohabitent plus en juxtaposition sur le même territoire, le port est considéré comme une source de nuisances ; de risques majeurs et de pollution qui nuit à la qualité de vie de la ville. En contrepartie, la ville par son réseau d'infrastructures routières et sa juxtaposition spatiale, est considéré comme étouffante pour le port et nuit à ses performances économiques. A vrai dire, Alger actuellement est le terrain d'une bataille entre la ville et le port, la préférence de l'un se faisant toujours au détriment de l'autre. Mais d'un autre côté, il faut admettre que l'aménagement actuel du port d'Alger est caduc face aux nouvelles exigences du gigantisme naval car, il est resté inchangé depuis plus de 50 ans, son actualisation est devenue plus que nécessaire au vu des pertes économiques qu'il cause.

La ville d'Alger se prépare aujourd'hui à faire face à une future délocalisation de son port, qui est le port le plus important au niveau national. C'est le port d'El Hamdania qui a été choisi pour accueillir les fonctions portuaires. Mais avant d'étudier le devenir de ce port d'Alger, et aux vues de l'état actuel du port d'Alger qui vit une réelle situation de rupture et

de clivage avec sa ville. Clivage voulu et planifié à travers l'histoire qui a engendré une situation d'étouffement du port et de la ville, avec deux systèmes qui se chevauchent mais qui ne marchent pas ensemble pour autant. A cet effet, et à la lumière de ce constat, on peut voir et proposer des problématiques qui touchent cette région portuaire, afin de faire face à de nombreuses difficultés de cohabitation entre la ville et le port. Il est alors possible de dégager un certain nombre de questions essentielles à la bonne lecture de cette région. Les problématiques les plus évidentes sont :

1/ Quelle est la réalité Urbano-portuaire d'Alger et comment elle affecte tangiblement la qualité de vie de la ville ?

Quel est l'état réaliste du port-ville d'Alger et comment affecte-t-il de manière tangible la qualité et cadre de vie urbain de la ville ?

2/ Quel sera le futur de ces relations sur le court et le moyen terme ?

Quel avenir pour le lien entre la ville et le port à court et long terme ?

3/ Le projet de réaménagement du port d'Alger proposé par le plan stratégique PDAU (2015-2035) est-il vraiment faisable ? Et si c'est le cas, peut-on vraiment le qualifier de projet de reconversion portuaire (Water front) ?

3. Problématique spécifique :

Le logement est un besoin social fondamental, représente un des principaux indicateurs du niveau de vie d'une population ; « Si le premier souci d'une population est de se nourrir, le second est de se loger » (Simon pierre Thiery, 2002).

Ces soucis ont été à l'origine des préoccupations des peuples de tous les temps. C'est pour cela, ni l'un ni l'autre ne peuvent être suffisamment certains dans un pays sous-développé car les tâches à accomplir sont multiples et très limitées.

Le niveau de satisfaction des besoins en logements dépend en général du degré de développement atteint, et en particulier de la capacité de réalisation du secteur de la construction qui représente un indicateur du niveau de développement global. Par ses effets économiques en amont et sa capacité de mobilisation du travail ; la construction est une activité motrice qui peut rendre compte de la capacité d'une économie, de prendre en charge la satisfaction d'un besoin social aussi important que le logement, et de soutenir une croissance continue.

Le logement et la construction entretiennent des effets socio-économiques capables de propager les bienfaits de la croissance et d'assurer une des finalités du développement urbain durable.

Au cours des dernières années, l'état Algérien inscrit le droit au logement au premier niveau de sa politique sociale. Il projette la construction de deux millions de logements au futur. En dépit de sa qualité résidentielle discutable, le logement collectif standard, consistait le meilleur moyen pour mettre en exécution ce lourd projet, en garantissant la rapidité de réalisation avec des coûts modérés. Conjointement, sur le volet opérationnel, nous pouvons constater une nette amélioration de nos quartiers résidentiels conçus de plus en plus, en considérant la normalisation appropriée de confort et de commodités. D'autre part, nous ne pouvons nier les efforts déployés afin d'abolir les cités dortoirs, en diversifiant les équipements d'accompagnement aux logements ainsi que les espaces verts et les parkings. (Mohamed Bouhaba, 1986, Le logement et la construction dans la stratégie Algérienne de développement)

Sur la base de ces informations, nous pouvons mettre les questions suivantes :

- **Quels sont les principaux facteurs d'équilibre permettant de retisser la relation entre la ville et le port ou la mer ?**
- **Comment les stratégies de la reconversion portuaire peuvent-elles adopter le concept de diversité résidentielle en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle dans le cadre d'un développement urbain durable ?**
- **La diversité résidentielle et fonctionnelle peut-elle contribuer à améliorer la qualité du tissu urbain ?**

4. Hypothèses :

Les hypothèses porteront sur un ensemble de relations entre différents phénomènes, nous proposerons donc que le phénomène de rupture (ville/port) peut être la cause de la perte de l'identité d'Alger, comme c'est le cas dans la ville portuaire, et que certains rapports communs entre eux, ont des impacts spécifiques et nuisibles sur la ville et son port. Par conséquent, nos hypothèses de travail reposent sur les trois constats suivants :

- **La rupture ville/port vécu par Alger est une des sources principales de la dégradation de son paysage urbain, face à cet état de fait seule la réconciliation de la ville avec son port peut inverser la tendance et offrir un nouveau visage a**

la capitale, au moyen de ces réserves foncières principales atout de cette recomposition.

- **Réfléchir sur un projet urbain qui anticipe et favorise la mixité fonctionnelle et la diversité résidentielle. Cela est réalisable en se basant sur l'ilot ouvert comme étant une unité urbaine, afin de reprendre aux besoins de ses futurs occupants en termes d'espaces construits et d'espaces paysagers.**
- **La conception d'un projet qui prend en considération le respect de l'enveloppe environnementale, pour la réalisation d'un bâtiment exemplaire, convivial et durable, avec la volonté d'offrir des conditions d'usage optimales de confort.**

5. Structure du mémoire :

Notre mémoire est structuré autour de trois chapitres :

5.1 CHAPITER 1 : INTRODUCTIF

Cette partie du mémoire met l'accent sur la thématique du master et notre problématique générale et spécifique. Puis, on propose des hypothèses d'intervention suivie par quelques objectifs visés. Et on conclut par la structure du mémoire comme un processus de recherche sur notre cas d'étude.

5.2 CHAPITER 2 : L'EATAT DE L'ART

Ce chapitre vise à mener une étude bibliographique dont le but est de comprendre les différentes approches qui contribuent à clarifier notre thématique de recherche, les éléments théoriques de base qui participent à bien comprendre et traiter cette recherche afin d'aboutir les objectifs ciblés. Dans ce chapitre, une étude analytique traitant différents cas d'exemple (Projets architecturaux et urbains en relation avec thématique de la reconversion portuaire) dans plusieurs situations. Parmi les travaux qui distinguent cette étude bibliographique dans notre recherche, on trouve à titre d'exemple :

- Recherches et études sur le thème de la recherche à travers différents types de références tels que des ouvrages, des thèses, des mémoires, des articles et, etc.
- Recherche thématique selon une analyse des exemples étudiés et en rapport direct avec le cas d'étude.

À la fin de ce chapitre, nous devons être en mesure de tracer les concepts qui serviront de base au démarrage de la phase projet.

5.3 CHAPITRE 3 : LE CAS D'ETUDE :

Ce chapitre consiste deux parties :

1- La partie théorique :

Ce chapitre présente le cas d'étude et l'interprétation des résultats représentera par un projet urbanistique. Ainsi, l'analyse du cas étude sera effectuée à l'aide des instruments d'urbanisme en Algérie telle que le PDAU, POS et etc.

2- La partie pratique : intervention

1. Apres avoir analysé l'air d'étude, on va synthétiser le parcours de diagnostic et le concrétiser en un projet urbanistique avec un master plan. Ensuite, nous pouvons concevoir progressivement un projet architectural en tenant compte de la programmation urbaine quantitative et qualitative.
2. Concept est le développement durable et ces trois piliers (environnement, social et économique). Cette partie sera effectuée à l'aide des études théoriques et thématiques basées sur une recherche bibliographique et une analyse des exemples.
3. La partie pratique : elle consiste à établir un diagnostic sur le cas d'étude qui est le quartier D'AGHA/PORT en adoptant en premier lieu, la méthode analytique des plans d'aménagement. En deuxième lieu, en réalisant une recherche thématique en relation avec le projet pour aboutir finalement à la conception souhaitée.

6. Objectifs de recherche :

Le but de cette recherche est de diagnostiquer la problématique des liens coupés entre la ville et son port à travers l'étude des exemples de reconversion portuaire, puis montrer la nécessité de la recomposition ville-port d'Alger comme solution aux problèmes qu'elle vit et comme réponse à ses ambitions de mondialisation et de métropolisation dans un cadre environnemental annoncé par son PDAU (2009-2035).

CHAPITER 02 : CHAPITER ETAT DE L'ART

1. Introduction :

La phase état de l'art représente la compréhension du sujet de recherche, le développement et la genèse du thème.

A travers cette recherche on pourra mieux cerner le sujet générale et spécifique afin d'étudier ses composant pour sortir avec des résultats et des synthèses qui permettront l'intervention correcte sur le cas d'étude dans la phase pratique.

2. Définitions conceptuelles :

2.1 La ville portuaire et le port :

Aborder la ville portuaire comme thème de recherche est complexe, le concept même de « ville portuaire » serait apparu dans un contexte unissant étroitement l'activité portuaire. La définition précise du concept de ville portuaire varie selon les disciplines et même selon les approches différentes au sein d'une même discipline.

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. (Aouissi Khalil Bachir, 2016, Le clivage ville-port : le cas d'Alger)

Ces dernières années les villes portuaires deviennent un sujet d'importance , par leurs importances et complexités, ou les auteurs Baudouin T, Collin M, Prélorenzoc, mettent l'accent d'une manière assez spécifique sur ces villes qui ont leurs particularités conforté par cette citation cité ainsi : « villes et ports entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter» (Baudouin.T, Collin.M, Prelorenzo.C, 1997, Urbanité des cités portuaires).

La ville portuaire n'est pas un élément homogène, elle présente une imbrication spatiale de deux entités distinctes et en interdépendance : ville et port sur ce point l'auteur Bonillo Jean Lucien explique ces relations : « Les rythmes de la ville portuaire sont ceux du port, car non seulement il constitue son élément caractéristique mais il se présente comme son organe vital » (Bonillo J.L, Ville et port, 1992, Ed : Parenthèses, Paris, P134.).

Cantal Dupart Michel et Chaline Claude ont expliqué la relation que pouvait exister entre la ville et le port ainsi que leur interdépendance en le formulant comme suit : « La toile d'araignée qui s'est lentement tissée entre les territoires a été filée à travers mers et océans avec comme unique point d'accroche ce qui est capable de devenir port. Ces ancrages, lieux

de rupture entre les terres et les mers, ont été les fondations de comptoirs, puis de villes. Ces places d'échanges, lieux de rencontre des hommes et des produits, confidentes des langues et de l'écrit » (Cantal Dupart Michel & Chaline Claude, 2000, le port cadre de ville)

Les ports se définissent comme des points de contact ou espaces d'interface et de liaison entre deux sphères de transport, soit les sphères Terrestre et Maritime (Akrouh Anouar, 2012, la reconversion de la ville portuaire : une réconciliation de la ville avec le port).

La ville portuaire ne peut se résumer à la réunion de deux ensembles juxtaposés. La ville et le port, c'est un ensemble complexe d'interaction où le flux entre les deux organes impose équilibre. Une ambiance et un sentiment d'appartenance.

Paulet considère que les villes côtières se sont construites et développées, à partir non seulement des données de l'histoire. Les côtes n'ont pas toujours été aussi largement occupées et dans le contexte de la mondialisation, elles jouent un rôle de plus en plus grand, La position maritime a toujours été à l'origine de la réussite économique de ces cités portuaires en disant « dans la globalisation, ces interfaces prennent une importance croissante, ces activités s'ordonnent autour de trois thèmes : l'industrie, le commerce, le tourisme » (Paulet Jean Pierre, 2007, Les villes et la mer.)

Il met l'accent aussi sur l'importance de ces villes et de leur impact fulgurant sur l'urbain « Le succès des villes côtières : c'est des lieux de contact (les ports), des pôles de conquête, des symboles des mythes, elles représentent la beauté, l'aventure, le tourisme et des sources de richesses qui renforcent les liens entre les civilisations » (Paulet Jean Pierre, 2007, Les villes et la mer).

Il est évident que les ports sont implantés dans les zones les plus favorables de la ville et participe à leurs animations et c'est là où La ville-port reste spécifique, elle a comme un code génétique issue de leur site, culture qui leurs confèrent la capacité à se transformer et à se régénérer, dans notre cas d'étude Alger est une ville portuaire par excellence.

2.1.1 Spécificités de la ville portuaire :

- La façade Urbaine :

La ville orientée vers la mer possède une façade urbaine. Ceci influence beaucoup la manière dont la ville portuaire est construite, la captation du sol, la manière de circuler, etc. Ceci dit, Ce n'est pas le cas de toutes les villes portuaires. Avant

d'être une ville. Plusieurs villes n'avaient pas de vocation urbaine au départ. (Akrouh Anouar, 2012, « la reconversion de la ville portuaire : une réconciliation de la ville avec le port »)

- **Une source d'évasion :**

La ville portuaire est aussi une source de voyage et d'évasion. L'imaginaire du port maritime se décuple par une approche sensorielle immédiate : Sur la jetée l'œil reste attiré par l'horizon infini, par ce sentiment de force et d'impuissance face aux mouvements de la mer.

L'homme est envahi par une sensation de liberté au contact de l'air marin, une attirance pour le voyage, la navigation et un désir de confronter cet élément naturel. (Akrouh Anouar, 2012, « la reconversion de la ville portuaire : une réconciliation de la ville avec le port »)

Sa présence semble se prolonger aux espaces de la ville laissant sentir sa trace. Un espace où les couleurs, les sens, la lumière et les odeurs prennent une autre dimension³. « Hors de tout contexte qui le situe dans le temps et dans l'espace, Le port évoque un foisonnement des images Puissantes et multiples, attractives ou repoussantes, froidement réalistes ou follement romantiques, ces images sont vibrantes de résonances » (T. Baudouin, M. Collin et C. Prelorenzo, 1997, Urbanité des cités portuaires).

2.1.2 Clivage ou rupture ville/port :

Les villes portuaires suscitent depuis une quinzaine d'années constituent un intérêt sans précédent, justifié par la remise en question d'une conception ancienne de la ville portuaire comme objet homogène qui, bien qu'encore réel et identifiable, a subi de nombreuses crises d'identité à cause de l'évolution portuaire.

La vie d'un port est ponctuée de croissance et de crise de ses activités qui ont un impact direct sur la forme de la ville. De ce fait, une nouvelle approche est désormais en marche celle visant à rendre visible le port moderne, à en donner une nouvelle image, celle d'un port plus accessible, mieux intégré, dont la présence devient un atout supplémentaire pour l'attractivité de la ville portuaire. C'est un nouveau regard sur le port que l'on voit naître.

Il existe parfois un « clivage ville / port » qui a de multiples conséquences (au niveau spatial, culturel, social ou économique), ces anciens quartiers maritimes, les espaces portuaires «

délaissés » sont généralement perçus de manières négatives par les habitants de la ville, ils sont souvent sales, dégradés et leur vacuité fait peur, comme on peut le remarquer pour notre site d'intervention qui est le port d'Alger qui souffre de cet état déplorable et négligé et qui cause une rupture que ce soit physique ou visuelle , 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) » (Paulet Jean Pierre, 2007, Les villes et la mer).

Le port est un puissant facteur d'urbanisation, les structures doivent sans cesse se modifier, s'adapter, se réaménager. Ces ports, qui sont des lieux d'échanges, qui cristallisent des activités ne doivent pas faire oublier l'immense étendue des cotes dans le monde. Ils attirent de plus en plus les hommes mais il n'en a pas toujours été ainsi.

Chaline Claude, parle avec précision de ces ports et de ces villes portuaires ainsi que les différentes ruptures causées entre la ville et son port ou elle dit « Mer et ports sont au cœur des mutations qui bouleversent les rapports entre l'espace et les sociétés littorales, les acteurs maritimes et portuaires au centre des recompositions, une culture maritime renouvelée émerge sur les côtes et dans les cités portuaires du monde entier » (Chaline Claude, 1994, Ces ports qui créèrent des villes, P 06).

Gras P, dénonce ces ruptures : « On assiste depuis 4 décennies à la convergence sans doute unique dans l'histoire urbaine, des facteurs conduisant dans le monde entier à la délocalisation des activités maritimes et associées et à la déconstruction des systèmes complexes, sociaux et économiques qui avaient durablement sous-tendu le fonctionnement d'organismes intrinsèques urbains et portuaires » (Gras P, 2010, Le Temps des ports : Déclin et renaissance des villes portuaires.)

Le port se place entre ville et port comme étant une coupure physique, visuelle et psychologique entre la ville et l'eau et plus récemment ajouter à ça et pour des raisons de sécurité des clôtures en continu, comme c'est le cas à Alger ce qui rend les ports comme des espaces répulsifs pour les habitants de la ville.

Paulet pose une question très importante et pertinente qui est comment concilier les fonctions d'échanges indispensables dans un monde globalisé et le développement urbain harmonieux et durable ? Comment conserver les quartiers, symboles d'un passé souvent prestigieux ? On peut y répondre avec une citation qui a proposé une solution à cette rupture (Paulet Jean Pierre, 2007), « L'ambition aujourd'hui est de proposer une nouvelle génération de

transformations par lesquelles la ville et le port resteraient en partie combinés voire même intégrés d'une manière plus étroite et novatrice. Il s'agit [...] de transformer à nouveau la ville en une vraie ville portuaire. » (Association Internationale Ville-Port, décembre 2005, Rotterdam)

2.1.3 Les formes de clivage :

Cependant, si le phénomène de séparation montre clairement l'écart entre la ville et le port au niveau spatial et même institutionnel, alors au niveau économique et social, l'écart entre la ville et le port a encore des expressions différentes :

1. La dissociation spatiale :

Il se reflète clairement entre l'entité de la ville et l'entité portuaire. Les changements dans les ports pendant la révolution industrielle ont créé des barrières physiques, telles que des clôtures douanières, des lignes de transport, etc. Ce qui fait de cette ville des zones inaccessibles et isolées. La ville s'est abandonnée en mer et a perdu le contact avec elle.

2. La division institutionnelle :

Effectuer la « rationalisation portuaire » et la migration spatiale des équipements portuaires hors de la ville ; faire des ports et des villes des entités de plus en plus indépendantes non seulement au niveau spatial mais aussi au niveau institutionnel pour créer ce que l'on appelle « une autonomisation de gestion des ports ».

Les villes ne sont plus amenées à contrôler un développement portuaire qui les dépasse et qui devient un enjeu national.

3. Un déracinât social :

En raison de l'expansion de l'espace portuaire côtier, une autre rupture plus évidente est apparue, qui s'appelle la « démilitarisation des villes portuaires ». L'image douloureuse de l'interface autrefois active constitue le véritable traumatisme de l'identité de ces villes portuaires. Prive ces citoyens du 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 active une image de désolation ».

2.1.4 La reconversion portuaire :

Renouveau, régénération, requalification, rénovation, réhabilitation.... Autant de termes en « re » qui indiquent des mutations profondes, une « re » composition des espaces des

territoires. Ces recompositions ont toujours existé ; les territoires, comme les organismes vivants, naissent, croissent, déclinent et meurent et c'est particulièrement le cas des territoires urbains et portuaires.

La Reconversion, est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement. (A. Akrouh, la reconversion de la ville portuaire : une réconciliation de la ville avec le port, 2012, P.19)

« Le port et la ville ne se parlaient plus. Ils sont désormais bord à bord. Mais ce n'est plus le même désir. Pourquoi vouloir gommer ou ignorer le génie des lieux quand il se nourrit davantage d'échanges que de mythes ? » (Gras P., 2003, p.42).

Avec l'apparition du gigantisme navale et les différentes évolutions économiques, plusieurs ports ont dû être délocalisés dans des zones d'eau plus profondes afin de répondre au mieux aux attentes et aux besoins des échanges commerciaux portuaires. Mais le problème qui s'est posé c'est l'abandon des anciens ports, qui a engendré de lourdes conséquences sur les villes portuaires à différents niveaux (tant sur le plan économique qu'urbanistique).

Le délaissement et l'abandon des ports a vu naître depuis les années 1950 un nouveau mouvement qui vise à remettre en état et réhabiliter les ports afin de donner aux villes portuaires un nouvel essor et un second souffle en renforçant son lien avec leurs ports. La manœuvre consiste à la récupération des ports par la ville afin d'assurer leur reconversion afin de contenir de nouvelles activités qui viendront renouer le lien entre le mouvement urbain et son port, telles que des commerces et des activités portuaires et balnéaires afin de profiter au maximum de tous les atouts dont jouit la position du port.

2.1.5 Enjeux et processus de la Reconversion :

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

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

- 1- L'évolution régionale (mutation, développement économique, typologie et impact de la relation ville/port, etc.)**
- 2- La localisation des friches dans les systèmes urbains et portuaires.**
- 3- La nature des projets de réaménagement et des acteurs qui réalisent la réhabilitation : opérateur privé ou institution publique, état ou collectivité territoriale.**

Pour permettre le « Recyclage » des espaces dégradés laissées en friche par le déclin de l'ancien système en y implantant de nouvelles activités, il est toujours nécessaire de leur faire subir des opérations chirurgicales souvent de grande ampleur, destinées à permettre leur réinsertion dans le nouveau système.

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

2.1.6 Les actions prises sur la reconversion portuaire :

Lorsque l'on désire designer le processus qui transforme un terrain en un nouvel espace urbain délaissé, on se trouve quelque peu désemparé. En effet, on trouve plusieurs termes différents, telle que recomposition, reconversion, régénération, réaménagement, reconquête, réhabilitation, rénovation, requalification, restructuration ou même revalorisation, dans notre cas nous allons nous intéresser à quelques actions qui pourront être entreprises sur ces espaces abandonnés :

1- La recomposition :

Les premières opérations de recomposition des water fronts revitalisation nord- américaines des années soixante mettaient l'accent sur le front d'eau en priorité, en renouvelant la fonction, de portuaire à récréative dans la plupart des cas, mais sans pour autant remédier à l'effet d'enclave créé par les besoins industrialo-portuaires. Mais depuis les années 1990, les

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

2- La reconquête :

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

3- La reconversion :

Si on prend le terme reconversion, selon la définition de Valda et Westermann:

« La reconversion désigne toute modification introduite par rapport à l'affectation initiale » (Valda.A & Westermann.R, la suisse et ses friches industrielles, des opportunités de développement au cœur des Agglomérations, 2004, P03.)

Le terme de reconversion semble approprié, car il englobe l'ensemble des processus qui peuvent être mis en œuvre dans une friche.

2.1.7 Approches des reconquêtes et de la reconversion :

Dans le livre de Chaline Claude « Ces ports qui créèrent des villes », on notera deux approches reconquête des « water front » :

« Une approche américaine à dominance cultureux-commerciale (nouvelle Orléans à savourât, à San juan de porto-Rico) et une approche opposée à l'approche plus culturelle voir esthétique et artistique avec des projets et des réalisations européennes (Barcelone, Gènes, bordeaux, Laval ...etc.) » (Chaline Claude, 1994, Ces ports qui créèrent des villes, P134.)

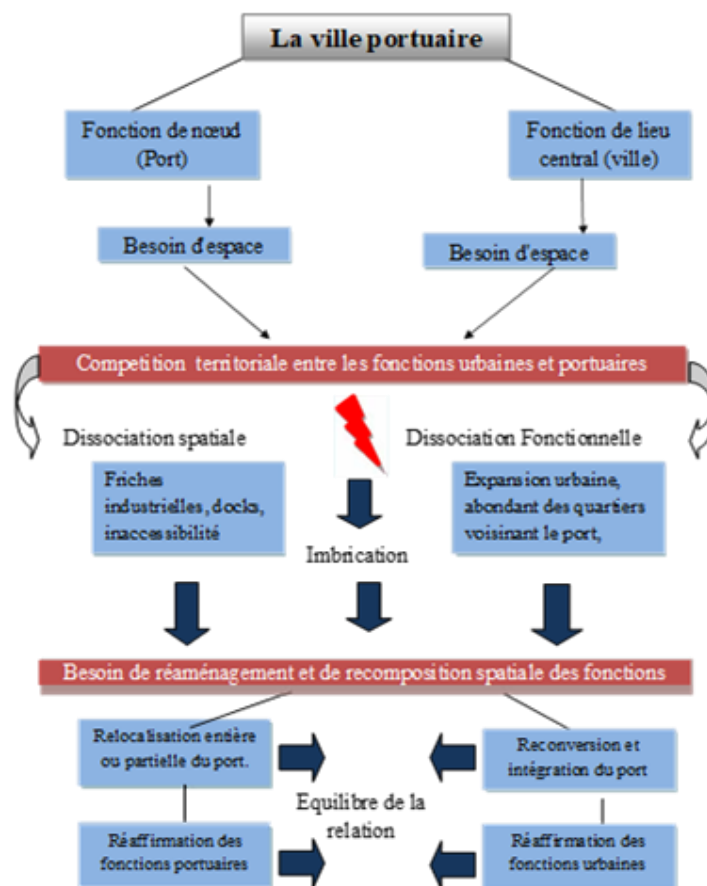
L'auteur met aussi l'accent sur deux possibilités de reconvertir ces friches portuaires en posant deux questions « Faut-il faire un « morceau de ville », banalisé pour y loger des habitants en associant avec un genre diversifié d'emploi et d'activités ou faut-il saisir une opportunité foncière presque unique et réaliser sur des sites exceptionnels des ensembles dotés d'une forte singularité fonctionnelle, soulignés par des compositions urbaines non moins singulières »

Paulet explique les éléments les plus significatifs lors d'une reconversion ou un réaménagement de ces ports qui sont : les plans d'eau, la nature et la qualité des bâtiments existants, la qualité patrimoniale du gros matériel et l'opportunité de les conserver ou pas, présence de gare maritime.

La reconversion, compte tenu de l'attente des populations, doit respecter : la création des espaces ouverts, et une architecture esthétique, fonctions récréatives et ludiques qui permettent de profiter de l'environnement, l'eau doit être utilisée pour servir comme support de décor naturel agréable propice aux loisirs contemporains, aménager des promenades piétonnes et cyclistes au bord de l'eau.

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

Figure 01 : schéma expliquant la relation ville / port



Source : l'auteur

2.1.8 Types d'action pour la reconversion des ports :

Les villes portuaires, plus que d'autres, doivent s'adapter aux mutations rapides des échanges internationaux. Bien que le manque d'espace dans les villes portuaires soit reconnu comme étant un facteur limitant au bon fonctionnement et à l'expansion des ports, ces espaces portuaires délaissés seront récupérés par la ville et transformés pour contenir de nouvelles activités tout en prolongeant l'activité urbaine de la ville sur ces derniers, ces espaces attractifs, par leur emplacement en bord d'eau profiteront de réaménagement valeureux et de programmes riches dans leurs utilisations et deviennent un lien privilégié pour l'implantation du tertiaire de bureaux, commerces, activités touristiques, habitat de standing.

L'intégration des deux fonctions au sein d'un même tissu de la ville demeure possible dans certains cas.

Les types d'actions se présente comme suit :

1- La centralité :

La centralité, que Chaline Claude identifie « par l'intensité des flux matériels (populations actives, visiteurs, touristes, ...) et immatériels (capitaux, informations) » (Chaline Claude, 1994, Ces ports qui créèrent des villes, P49).

Et constitué en effet un point majeur pour les villes-ports. La recomposition des espaces vacants au centre permettrait en effet de freiner l'étalement urbain favorisé par la dynamique urbaine, mais également de restituer un cadre de vie favorisant l'urbanité sous toutes ses formes. Il s'agit cependant de ne pas confondre le centre-ville avec le centre maritime ou portuaire, qui se sont dissociés au cours de la période de glissement des ports à l'extérieur des villes.

2- Le tertiaire :

La réalisation d'une base tertiaire maritime sur le front d'eau permet à la ville de construire une image tournée vers l'avenir – le passé étant représenté par les fonctions industrielles et portuaires alors Chaline Claude estime que « le caractère maritime des nouvelles activités tertiaires de front d'eau procède plus de l'imaginaire que d'une relation organique obligée » (Chaline Claude, op, cité, P51.).

3- L'eau comme un nouvel élément :

L'eau sous toutes ses formes fait partie intégrante du décor urbain et la mise en valeur du front d'eau donne à la ville-port l'image d'un cadre de vie agréable, détendu et moderne.

« L'eau de la ville-port moderne est alors considérée comme décor, comme miroir des activités urbaines, et la pratique qui en découle ressemble bien souvent une contemplation d'un spectacle ». (Cantal Dupart Michel & Chaline Claude, 2000, le port cadre de ville, P42.)

4- La végétation :

La végétation, une reconversion verte est nécessaire dans le cadre de ville importante qui n'a pas accès au cadre vert et milieu naturel.

5- Mixité fonctionnelle :

Elle contribue à l'amélioration dans le fonctionnement générale de la ville. Lorsqu'un quartier s'oriente uniquement à une certaine activité, on peut constater que cette zone devient moins peuplée à certain moment de la journée et surtout la nuit, Enfin elle permet une réduction considérable des besoins de mobilité grâce à la concentration de plusieurs fonctions au même endroit.

2.2 La centralité urbaine :

2.2.1 La ville :

La complexité du phénomène urbain engendre une difficulté pour définir la ville. « La ville objet de l'urbanisme n'est pas « une ». Elle est un phénomène difficile à saisir, qui change de formes et de contenu selon les lieux et les conjonctures historiques, et évolue continuellement., il faut voir chaque ville comme un cas particulier et unique. ».

« La ville demeure une création historique particulière, elle n'a pas toujours existé mais est apparue à un certain moment de l'évolution de la société, et peut disparaître ou être radicalement transformée à un autre moment. Elle n'est pas le fait d'une nécessité naturelle, mais celui d'une nécessité historique » (Leonardo Benevolo, 2001 l'histoire de la ville, P 90).

« La ville est non seulement un objet perçu et peut-être apprécié par des millions de gens, de classe et de caractère très différents, mais elle est également le produit de nombreux constructeurs qui sont constamment en train d'en modifier la structure pour des raisons qui

leurs sont propres. Tandis qu'elle peut rester stable dans ses grandes lignes pendant un certain temps » (Kevin Lynch, 2005, l'image de la cité, P37.)

2.2.2 Le centre :

« Le centre est un regroupement d'équipements de nature diverse et d'un nombre variable organisé et intégré dans un réseau d'infrastructure. Il assure des prestations des services d'un certain niveau, il favorise les échanges et les diffusions des informations, il participe à la distribution, consommation de certains biens pour une population donnée distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée. » (Alberto Zucchelli, 2010, introduction à l'urbanisme opérationnel, p13).

2.2.3 La centralité :

Le terme centralité ne figure ni dans « Larousse » ni dans « Robert ». Est-ce pour autant pure fantaisie d'urbanistes de sociologues ou d'autres spécialités ? La centralité est liée à la diversification et à la complexité des fonctions urbaines, et certainement aussi à l'éclatement et l'étalement de la ville traditionnelle et des tissus anciens (centres coloniaux médinas, centre traditionnel).

Cette notion se manifeste à plusieurs échelles, elle concerne la ville et ses équipements commerciaux, administratifs, les gares, les lieux d'échanges et autres rassemblent des fonctionnalités et des commodités, génèrent des comportements qui étaient autrefois l'apanage des centres.

La centralité pour Clair et Michel Duplay est : « un phénomène de concentration qui signifie des éléments urbains indispensables à la ville : supportée par du bâti, des figures urbaines qui ne sont pas nécessairement particulières, elle consiste en une densification, une accélération des fonctions et des réseaux de relations » (Duplay Clair et Michel, 1982, méthode illustrée de création architectural, P 50).

❖ Les aspects de la centralité :

La centralité à des aspects divers, ces manifestations sont repérables dans de multiples registres, économiques certes, mais aussi politique, administratif, culturel et symbolique. Elles impriment tous leur marque sur le territoire.

1- Aspect topologique :

C'est le centre géographique, le centre de gravité de l'agglomération, peut être en tous points de celle-ci, ou nœud de convergence des voies et flux principales.

2- Aspect fonctionnel :

La centralité fonctionnelle se manifeste dans des lieux à différentes fonctions. Elle se présente sous plusieurs formes :

- **La centralité politique :**

La centralité politique correspond à la concentration des différentes administrations et la localisation des principaux centres de décisions.

- **La centralité économique :**

La centralité économique se mesure en fonction de la concentration des sièges d'entreprises, des sociétés, les CBD (les central business districts définis par Murphy et Vance dès 1954) des centres spécialisés dans la direction des affaires qui manifeste la centralité économique. (Larbi Rabah, Daghbouch Ayoub, 2014, le centre et la centralité à la ville de Tipaza.).

- **La centralité commerciale :**

Le processus de dispersion de fonctions centrales du centre vers la périphérie des agglomérations urbaines est manifeste beaucoup plus par la centralité commerciale.

L'ancien schéma d'organisation des villes impose la localisation des activités commerciales ordinaires et spécialisés à proximité des habitations au niveau du centre-ville, l'organisation des commerces se fait le long des rues. ((Larbi Rabah, Daghbouch Ayoub, 2014, le centre et la centralité à la ville de Tipaza.).

3- Aspect morphologique :

"Telle figure urbaine correspond à la sensibilité d'une époque, attire les habitants et l'animation, par exemple à Paris : le palais-royale à la fin du XVIIIe siècle, ou les boulevards et belles perspectives à la fin du XIXe siècle" (Duplay Clair Et Michel, 1982, méthode illustrée de création architectural, P 31)

La centralité d'un espace donné, est caractérisée par le croisement de deux mesures principales : D'une part, l'observation des pratiques spatiales tout en identifiant les lieux les plus fréquentés, d'autre part, l'analyse des représentations de l'espace en caractérisant les lieux les plus présents dans le corpus des images et les discours socialement mobilisés.

Rappelons qu'il y a des lieux très fréquentés par un grand nombre de citoyens, mais leur représentation est mineure.

La centralité de ces espaces est beaucoup plus perçue en termes de pratiques qu'en termes de représentations, telles que les gares, cités administratives et zones d'activité.

4- Aspect symbolique :

Jérôme Monet dans « les dimensions symboliques de la centralité » l'espace est un champ sémantique, un champ propre à la communication d'un sens. La dimension signifiante fait qu'un lieu ou un espace est non seulement une réalité matérielle mais aussi une réalité sémantique.

Quand un être humain identifie un espace particulier c'est à dire isole un segment ou une catégorie d'espace il en fait un lien auquel il attache toujours quelque chose de plus que ses caractéristiques objectives. Tous les lieux, ainsi que les espaces génériques signifient une multitude d'autres choses qu'eux-mêmes pour les sociétés humaines.

2.3 La mixité urbaine :

« L'habitat n'est qu'un prolongement du corps de l'habitant, donc de son esprit » (Bernard Charbonneau, 1991, Sauver nos régions, Ecologie, régionalisme et sociétés locales. Sang de la terre. p.26-27).

Il s'agit de fabriquer de la ville qui s'est inventée et qui chaque jour, s'invente encore à tous les sens du terme et dans ses dimensions impératives d'espace public, de services de proximité, de fonctionnalité et de mixité.

2.3.1 Origine et genèse de la notion de la mixité urbaine :

Le concept de la mixité urbaine fait, depuis quelque temps, l'objet de multiples prises de position, débats et textes législatifs en Europe.

Depuis l'après-guerre, le thème de la mixité urbaine apparaît comme une constante du discours public. Dès les années cinquante et soixante, ce terme est largement employé. Les zones à urbaniser de l'époque, qui apparaissent aujourd'hui comme l'antithèse de la mixité urbaine, étaient considérées alors comme l'un des modes privilégiés de production de la mixité. Il en fut de même, par la suite, avec les villes nouvelles.

Les formes traditionnelles de la mixité urbaine (le centre ancien des villes) présentaient un intérêt social par les rapports et relations qu'elles permettaient, un intérêt de paysage par la continuité du tissu urbain ou de sa morphologie régulière et un intérêt économique par l'adaptabilité des locaux ou des parcelles à différents types d'activités.

La mixité aujourd'hui à l'échelle de l'agglomération prend une signification, en termes d'équilibre (habitat / emploi) et d'accessibilité.

C'est l'organisation de l'espace qui permet un rééquilibrage des fonctions dans la ville et ce sont les sites stratégiques qui peuvent suivant leur conception, garantir l'interpénétration {activité / habitat / services} élément primordial à l'instauration de toute mixité urbaine.

En termes d'urbanité, la mixité est davantage synonyme d'accès de la ville à l'ensemble des fonctions urbaines : activités et équipements. Par exemple la réintroduction des activités dans des tissus urbains denses et anciens, menacés d'enlèvement (départ des commerçants, qualité de vie incertaine etc.) ou ayant une seule fonction patrimoniale (risque d'une ville muséifiée).

Donc, la stratégie mise également sur une diversification de l'habitat pour une meilleure mixité, une lutte contre l'exclusion sociale et aussi une requalification de l'offre existante en centres anciens.

« La mixité est souhaitable parce qu'elle correspond à un modèle de ville et de société qui reste le nôtre, malgré ses évolutions et ses difficultés. Veut-on des villes où l'emporte la logique de zonage et les ségrégations qu'elle entraîne ou bien veut-on des quartiers équilibrés qui mêlent différentes fonctions et toute la diversité humaine, sociologique et culturelle, de notre pays ?

Veut-on une ville où chacun vit entre soi, où des familles sont de facto assignées à résidence dans des quartiers où se concentrent toutes les difficultés sociales ou veut-on faciliter à tous l'accès à un logement de qualité et aux aménités de la ville ?

Poser ces questions c'est déjà presque y répondre. Mais dès lors que l'on veut tenir le cap de la mixité, encore faut-il savoir comment le faire, notamment en matière d'habitat qui constitue un point particulièrement sensible » (Louis Besson, 23 novembre 1999, Discours devant l'Association des Maires de France.)

Sur ce point, il est clair qu'il s'agit de gérer un héritage difficile, celui de certains quartiers d'habitat. Mais cette réalité ne doit pas être un motif, voire un alibi, pour baisser les bras dans la recherche d'une plus grande diversité de l'habitat. Au contraire, on ne pourra résoudre, patiemment, dans la durée, le problème des quartiers d'habitat que si l'on mène de front leur requalification et le développement d'une offre nouvelle conçue selon une autre

logique tout en donnant des outils pour une plus grande diversité et mixité de l'habitat. Car, la diversité des réponses en matière d'habitat est l'une des principales clefs de la mixité.

La mixité urbaine renvoie à une ambition encore plus large, qui a vocation à se traduire non seulement en matière d'habitat mais aussi dans les choix d'urbanisme, dans la planification urbaine, dans les équipements, dans les activités économiques, dans les transports...etc. La mixité urbaine consiste finalement à aménager un quartier en mettant de façon équilibrée à disposition des habitants : logements, commerces, services, équipements culturels, de loisirs et de détente etc....

2.3.2 Les dimensions de la mixité urbaine :

La mixité urbaine qui consiste à organiser l'espace en permettant le rééquilibrage des fonctions dans la ville, trouve tout son sens, en termes d'équilibre habitat / emploi et d'accessibilité à l'échelle des quartiers de l'agglomération, dans l'assurance en bout de chemin, d'une interpénétration des activités, de l'habitat et des services où doivent être garanties trois dimensions : la dimension fonctionnelle, la dimension sociale et enfin la dimension des modes d'occupation.

❖ La mixité Fonctionnelle :

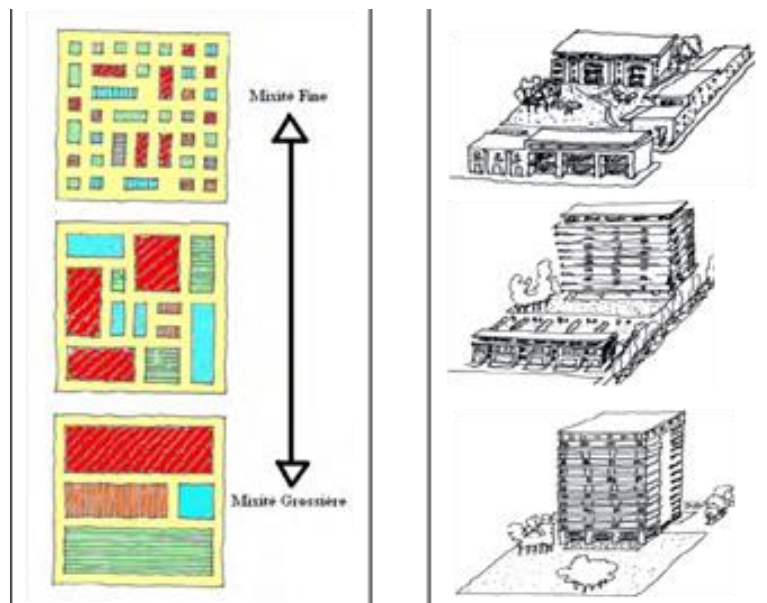
Le concept de la mixité fonctionnelle apparaît aujourd'hui plus adapté à une ville où les activités économiques sont dominées par les activités tertiaires. Ce thème est mobilisé pour renforcer l'attractivité des investissements dans le secteur du logement par rapport à celle des investissements dans le secteur d'activité, et aussi quand il s'agit de contribuer à la revitalisation économique de certaines zones résidentielles et où l'implantation de nouvelles entreprises et la création de nouveaux emplois pour les habitants de ces zones doivent être incitées. La recherche de la mixité est liée à la quête d'une fonction économique diversifiée et d'environnements multiculturels et multifonctionnels.

Cet objectif de la ville fonctionnellement mixte suppose d'intégrer la présence d'activités économiques au moment de la programmation de nouveaux territoires urbains. Cependant, cette articulation de différentes fonctions suppose une certaine ingéniosité en terme urbain, architectural et de montage de projet. Dans les cas des tissus urbains denses ou déjà constitués, il convient de ne pas négliger la gêne réciproque que peuvent s'apporter les activités économiques et résidentielles.

Cet objectif de la ville fonctionnellement mixte suppose d'intégrer la présence d'activités économiques au moment de la programmation de nouveaux territoires urbains. Cependant,

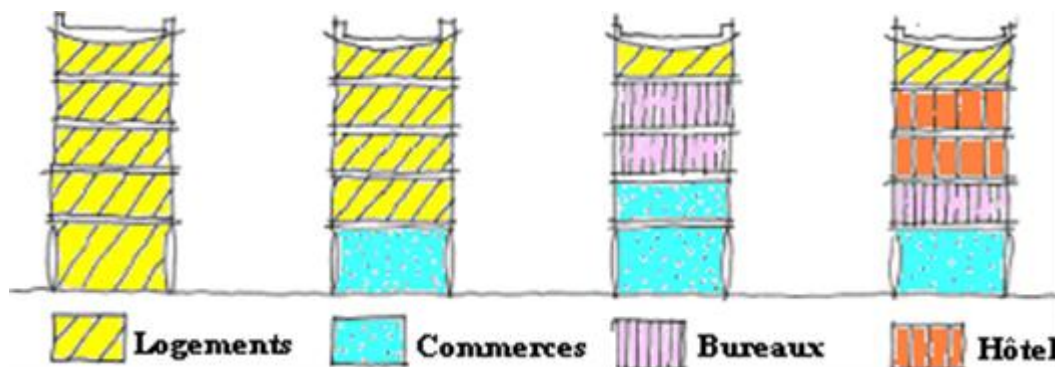
cette articulation de différentes fonctions suppose une certaine ingéniosité en terme urbain, architectural et de montage de projet. Dans les cas des tissus urbains denses ou déjà constitués, il convient de ne pas négliger la gêne réciproque que peuvent s'apporter les activités économiques et résidentielles.

Figure 02 : Mixité fonctionnelle par quartier et par îlot.



Source : www.choros.epfl.ch.pdf

Figure 03 : Mixité fonctionnelle par bâtiment.



Source : www.choros.epfl.ch.pdf

❖ **La mixité Sociale :**

La mixité sociale avait déjà inspiré de nombreuses utopies urbaines au 19e siècle et au début du 20e siècle en Europe. Au cours des années 1960, la mixité sociale est devenue populaire parmi les décideurs politiques en charge de la planification des complexes de logements

collectifs dans certaines zones en bordure des villes européennes. Dans de nombreux cas, la mixité sociale n'a pas été atteinte.

Depuis les années 1980, la mixité sociale s'est affirmée comme un objectif de plus en plus central des "nouvelles politiques urbaines". Il est certes difficile de s'opposer à l'idéal d'égalité et de justice sociale auquel se réfère le principe de mixité. On peut en revanche s'interroger sur les effets de son application, dès lors que ce principe s'incarne dans des outils techniques urbains.

« On désigne par mixité sociale l'objectif d'une politique sociale visant, par l'élaboration des programmes de logement notamment, à faire coexister différentes classes sociales au sein d'une même unité urbaine » (Marion Segaud, Jacques Brun, Jean-Claude Driant, 2003, Dictionnaire critique de l'habitat et du logement.)

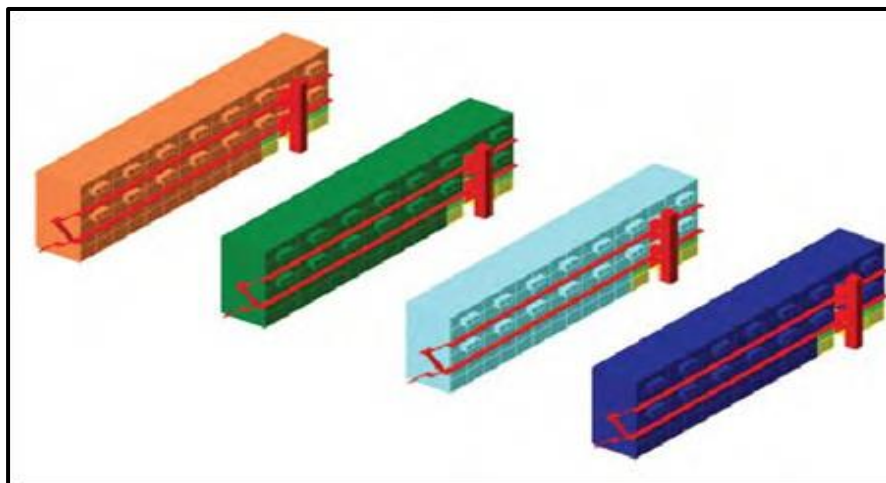
❖ **La mixité des modes d'occupation spatiale :**

Les édifices urbains en Europe sont mis en valeur par la consolidation d'une part, de leur vocation de pôle d'emplois, et d'autre part, par l'encouragement d'une occupation mixte qui contribue à l'animation des bâtiments et du site et reçoivent les bénéfices d'une nouvelle mixité de fonctions, notamment avec les usages commerciaux et d'habitation, en conservant leurs avantages de pôle d'emplois par la consolidation et l'augmentation du nombre d'entreprises. L'objectif recherché est de créer une synergie d'activités et de clientèles (travailleurs, visiteurs, résidants).

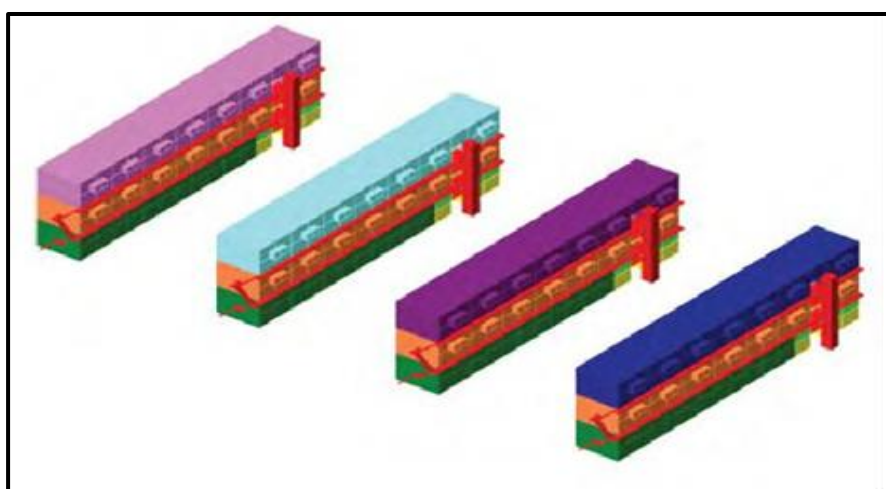
La mixité suscitera une vie plus active dans le bâtiment en permettant une interaction positive entre les usages habitation et commerces ou entre entreprises et commerces/bureaux. Les nouvelles activités de commerces et de bureaux au rez-de-chaussée seront sollicitées et inversement, celles-ci profiteront de l'apport de l'habitation et de l'achalandage créé.

Enfin cette diversification, orientée tant vers l'architecture du bâtiment que son mode d'occupation, coïncide avec la diversification constatée des modes de vie et d'habiter à l'échelle du quartier. Cette diversité de l'offre de logement, tant au niveau de sa fonction (strictement utilitaire), de sa valeur (patrimoniale, voire affective), qu'au niveau de sa forme, de sa localisation, de son environnement, de sa taille, de son équipement, de son statut, n'est pas moins importante en regard de la diversité plus large des genres de vie.

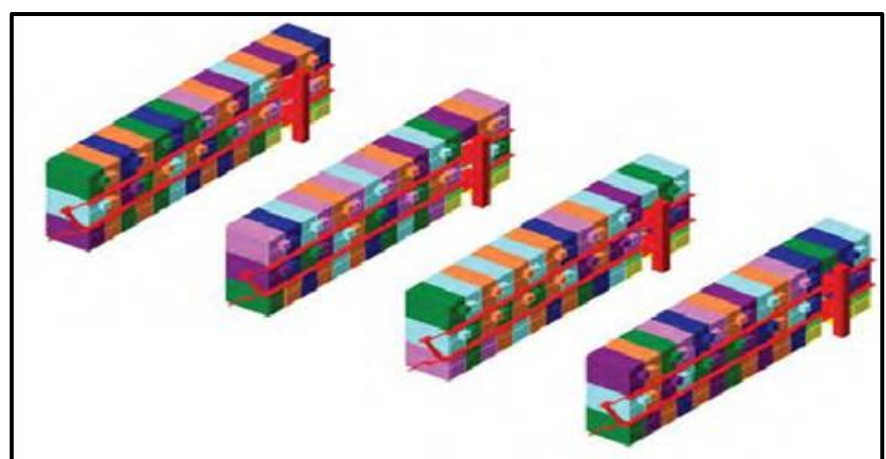
Figure 04 : schémas de différentes stratégies de mixité des modes d'occupation.



➔ **Mixité par immeuble**



➔ **Mixité par étage**



➔ **Mixité par la diversité**

Source : www.pacte.ulaval.ca/pdf

2.3.3 Les conditions de la mixité urbaine :

Si la recherche d'économie d'espace dans les opérations d'urbanisme devient l'une des préoccupations des élus locaux dans plusieurs pays du monde, la recherche d'une mixité de fonctions dans les espaces urbanisés est une problématique plus lourde à porter. Les orientations d'aménagement depuis 20 ans sur le territoire ont en effet conduit à un « zoning » regroupant les activités dans des secteurs différents : zones d'activités, quartiers résidentiels monofonctionnels...

Cette dissociation conduit à une multiplication des déplacements et des infrastructures de transport qui y sont liées. Le respect de l'environnement passe également par la recherche d'une plus grande mixité à une échelle de proximité correspondant à la recherche d'une moins grande fréquence de déplacements et la promotion des déplacements doux. Les zones d'activités inscrites dans les documents d'urbanisme ont pu accueillir de manière relativement indifférenciée des industries lourdes, des artisans, des commerces ou des activités tertiaires. Afin de favoriser la mixité, il convient de réserver les zones d'activités exclusivement aux activités non compatibles avec l'habitat.

Pour contribuer à assurer les conditions de la mixité urbaine il faut :

- ✓ **Développer une réflexion pour réorienter le développement de l'activité tertiaire.**
- ✓ **Contribuer au développement du commerce de proximité.**
- ✓ **Contribuer à anticiper l'évolution des zones d'activités dans le sens d'une plus grande mixité fonctionnelle.**
- ✓ **Contribuer à anticiper l'évolution des zones d'activités dans le sens d'une plus grande mixité fonctionnelle.**

2.4 La diversité urbaine :

La diversité urbaine est très importante pour les zones urbaines. Il ne se limite pas aux entreprises commerciales, car la diversité de la région est très importante pour l'économie de la ville. La fonction principale de la diversité urbaine est liée à l'existence de commerce au détail.

Il est à signaler qu'en réalité, il est facile de découvrir les quatre conditions nécessaires pour générer la diversité dans une ville :

- ❖ L'ensemble du district, «la première condition porte sur la mixité fonctionnelle: la diversité primaire ».
- ❖ Les blocks, « la seconde condition porte sur la forme du tissu urbain »
- ❖ Le district doit comporter un mélange d'immeubles anciens et neufs « La troisième condition porte sur la présence de bâtiments d'âge et de conditions différents »
- ❖ La densité de la population « la quatrième condition porte sur la nécessité de fortes densités urbaines.

2.4.1 Les conditions de la diversité urbaine :

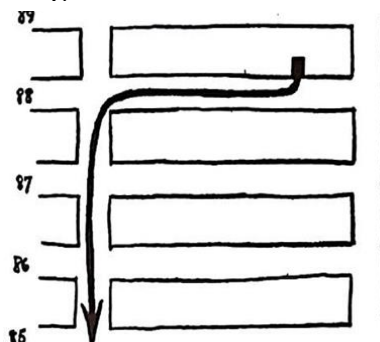
Selon l'urbaniste Jane Jacobs :

- ✓ **CONDITION N°1** : Un mélange de fonctions primaires, L'ensemble du site en question et même si possible chaque quartier doit posséder plus d'une fonction primaire, où deux de préférence.

Le mélange de fonctions primaires met en évidence la rue et la rend fournie d'un spectacle par la présence des habitants, des travailleurs et des promeneurs et/ ou des passants venus de l'extérieur et ceci a un grand impact sur le plan économique. Les gens viennent travailler dans cette région à cause du mouvement et de la diversité des activités qui ont groupé et qui ont fait vivre les entreprises.

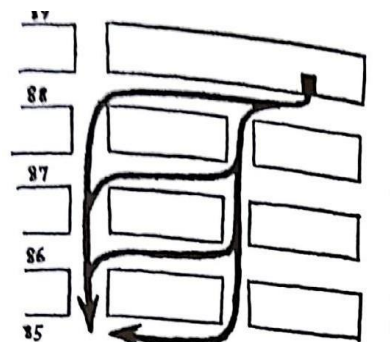
- ✓ **CONDITION N°2** : les blocks doivent être de petites dimensions pour donner la possibilité aux habitants de prendre les rues transversales. Les petits blocks facilitent la circulation aux habitants et l'emprunt des rues transversales. L'exemple de l'habitant d'un long block de 720 m long de la 88ème rue ouest à Manhattan se dirige vers l'ouest ou vers l'est mais l'occasion d'emprunter la 87 et 89 -ème rue ne s'est pas présentée pourtant, elles sont toutes proches car ces rues ne se réfèrent pas à sa vie quotidienne et en un effet négatif sur le commerce local.

Figure 05 : Grands Blocks



Source : Jane Jacobs ; « Déclin et survie des grandes villes américaines » (1960)]

Figure 06 : les Petits Blocks



Source : Jane Jacobs ; « Déclin et survie des grandes villes américaines » (1960)]

- ✓ **CONDITION N°3** : une certaine proportion d'immeubles anciens.

La nouvelle ville doit se métamorphoser et disposer de site de logements différents en rapport avec l'histoire de cette ville, un mélange d'anciens immeubles et de nouvelles constructions d'immeubles pour imager la culture antécédente de ce site, cette incrustation de nouvelles constructions avec les anciennes constructions doit être dotée d'une proportion signifiante, il y a lieu de signaler une incohérence structurelle d'anciens immeubles sans caractère, sans valeur et surtout mal entretenu.

- ✓ **CONDITION N°4** : Un minimum de densification : La population qui fréquente le district devra être suffisamment dense.

Il existe un rapport entre la concentration d'une population et la variété des commerces et des activités qu'elle fait vivre. En 1785, Samuel Johnson a fait la constatation suivante : « c'est la concentration des gens à un même endroit qui engendre la vie et ses agréments ».

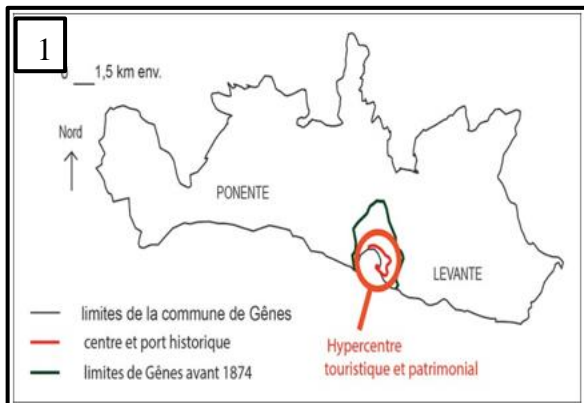
2.5 Analyse des exemples :

2.5.1 Exemple 01 : Cas de Gênes, Italie.

❖ Situation :

La ville de Gênes est située dans la région de Ligurie, dans le Nord de l'Italie. Elle est construite sur une bande étroite de terre s'étendant sur 22 km de long et 9 km de large. Elle se trouve dans une baie naturelle, enclavée entre la mer et les montagnes. « Dû à l'Apennin qui forme une côte rocheuse, la ville subit un manque de grands espaces plats, ce qui restreint son expansion. La ville est d'ailleurs l'une des plus verticales au monde ». (Greco et Gazzola, 2003).

Figure 07 : Situation et limites géographiques de Gênes.



Source : <https://www.google.com/imghp?hl=FR> consulté le 09/03/2021

- La carte 01 représente le plan des limites géographiques de la ville de Gênes ainsi son hypercentre touristique et patrimonial.
- L'image 02 représente une vue aérienne sur la ville de Gênes.

❖ Aperçu historique :

La ville s'est développée autour du port naturel sur un site étroit entre la côte et les montagnes qui l'entourent. Durant le Moyen-âge, l'activité commerciale prend son essor : le port a dispersé ses installations sur des plates-formes flottantes, le long de la côte, privant la ville de sa relation à l'eau. En effet, la typologie du bâti de la première ligne de la ville est caractérisée par l'ouverture directe des rez-de-chaussée bordés de portiques sur l'espace de la rue, permettant de décharger les marchandises des chariots vers les zones de dépôt. Cela témoigne la relation organique entre la ville et son port à cette époque. Sur le plan urbanistique, le réseau des voiries prend une forme concentrique descendant toutes au port et prolongées sur l'eau par des quais de déchargement. Une symbiose totale était marquée entre les deux entités dont le port constituait également le cœur économique de la ville.

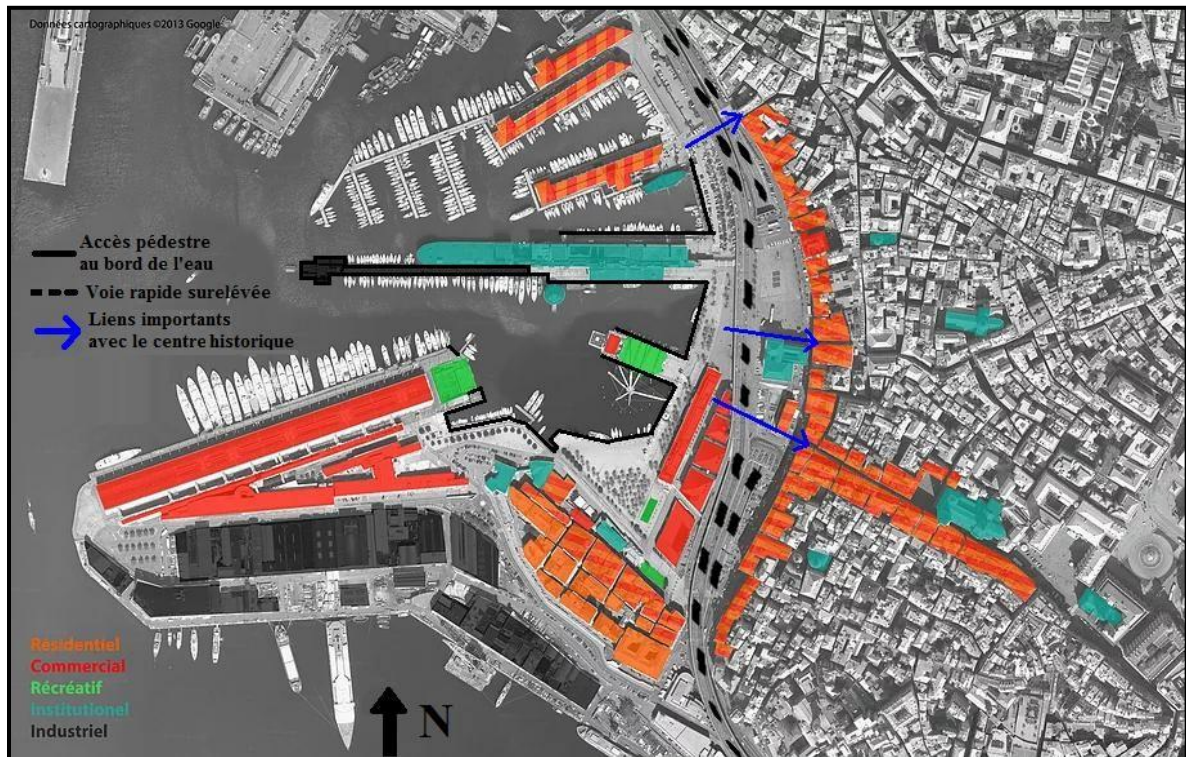
- De 1950-1960 : le port s'est déplacé et la ville est restée fermée sur son port.
- En 1980 : la crise industrielle a fragilisé l'activité portuaire de Gênes en influençant négativement sur la ville : des faillites, des licenciements et des friches sont apparues sur le front de mer.

Le pont routier vient intensifier la fracture entre le centre-ville et le port. Le déplacement de l'activité à l'ouest de la ville libère une zone centrale, au cœur du centre historique. Donc un accès à la mer est devenu possible après qu'il n'était auparavant ouvert qu'aux travailleurs du port.

- En 1992 : les autorités locales ont mis en place un plan directeur de réhabilitation du vieux port à temps afin de le redynamiser. La ville a décidé de s'ouvrir sur son port auquel elle avait toujours tourné le dos.

« Elle a voulu par un projet urbain et un aménagement portuaire ambitieux, gommer les stigmates de la crise industrielle et faire de son port un fer de lance d'une économie touristique où se mêle culture et fêtes » (Emmanuel Grange, 2015).

Figure 08 : Composition urbaine du vieux port de Gênes.



Source:

http://static.wixstatic.com/media/686d60_70989acfe83e4e25a48bbab4504808dc.jpg/v1/fill/w_915,h_580,al_c,q_85,usm_0.66_1.00_0.01/686d60_70989acfe83e4e25a48bbab4504808dc.webp . Consulté le 09/03/2021, Traitée par l'auteur

La figure ci-dessus représente la composition urbaine du vieux port de Gênes. Il contient des habitations (orange), des espaces commerciaux (rouge), des espaces de loisirs (vert), des équipements institutionnels (bleu) et des bâtiments industriels (noir). Nous remarquons aussi que la ville est séparée du port par la voie rapide surélevée.

❖ **Analyse du projet :**

« Mon projet pour l'Expo 1992, était basée sur une philosophie très simple : pour créer des projets architecturaux, dont l'utilité ne serait pas disparue avec les lumières des célébrations Columbus » (Renzo Piano, 1992).

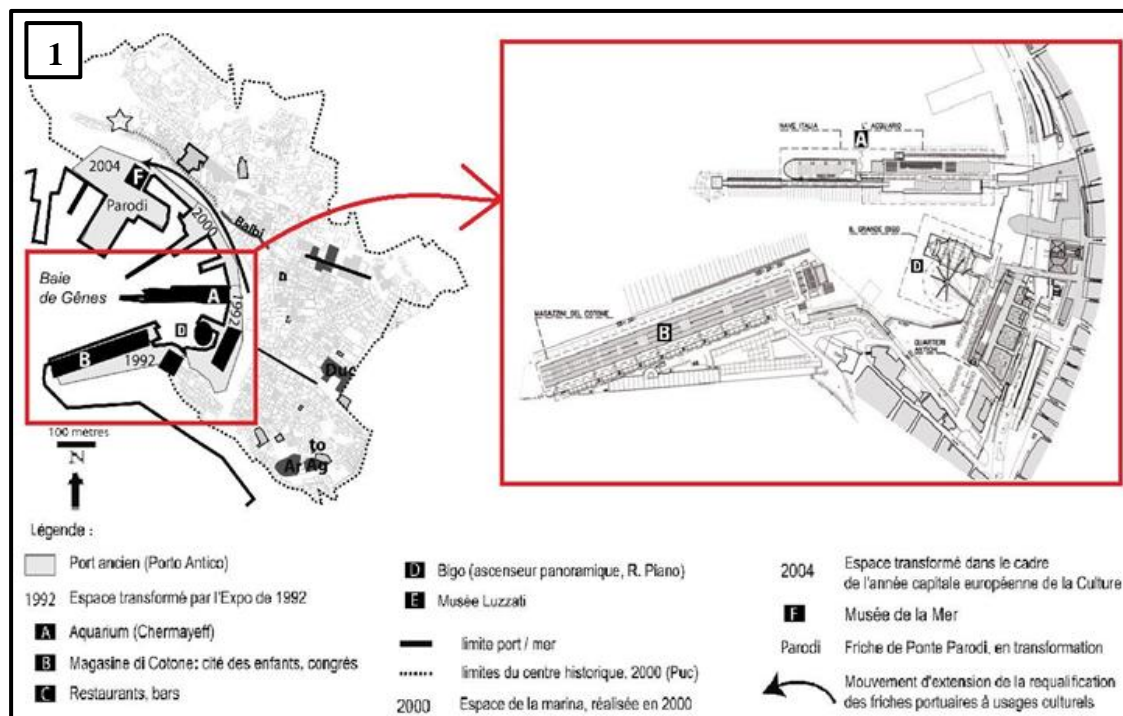
Le projet a été dédié à l'architecte génois Renzo Piano qui voulait faire un don à sa ville natale. Le premier objectif était de relier le port au centre historique après que les deux entités ayant été trop longtemps séparés à cause de la construction du bâtiment de la douane au 19ème siècle, démolit pour laisser place au chemin de fer, qui à son tour a cédé sa place pour l'autoroute surélevée.

La base du projet est la division entre la réparation des navires et le nautisme dans le but de pouvoir associer développement urbain avec développement industriel. Ceci n'a été obtenu qu'avec une nouvelle définition de l'espace, une réorganisation des activités existantes et des destinations. Le résultat est que le vieux port a été converti en un site culturel et de loisirs.

Les travaux de réhabilitation ont permis de conserver une grande partie des édifices construits dans le port au cours de l'histoire de la ville et qui sont restés liés à ses activités traditionnelles. Cette conservation a été accompagnée de la reconversion et la revitalisation de ces bâtiments à l'intérieur dans un nouveau contexte socio-économique de la ville à l'aube du 21-ème siècle. L'architecte a décidé de sauvegarder aussi la voie rapide "La sopraelevata" en réaménageant sa sous-face avec des palmiers. Sa hauteur de 12m donne un paysage sur la place.

L'intervention de Renzo Piano a comporté « la restauration des bâtiments historiques longeant les quais : les 4 entrepôts douaniers du 17ème siècle, l'Entrepôt du Coton, le Quartier Milo. Les nouvelles structures sont les suivantes : l'Aquarium, le Bigot et la Biosphère ». (Fondations Renzo Piano, 2013).

Figure 09 : La requalification des friches portuaires et constitution du vieux port de Gênes.



Source : <http://www.portoantico.it/index.aspx?codpage=mappguide&lang=ita> , consulté le 09/03/2021, traitée par l'auteur.

Figure 10 : Les nouvelles installations du port de



Source : <https://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/4411/img-1.png>
consulté le 12/03/2021, traitée par l'auteur

- La carte 01 représente le plan de reconversion du vieux port de Gênes.
- L'image 02 illustre les nouvelles installations mises en place (Bigo, Biosphère, centre de congrès et aquarium) ainsi le lien entre la ville et le port à travers le passage réaménagé sous la voie rapide.

❖ **Synthèse :**

L'expérience de cette tentative de reconversion du port de Gênes nous apprendent que les projets réalisés doivent pas être des vitrines spectaculaires d'art contemporain ni le champ de compétition du bâtiment le plus beau et le plus original, au contraire il doit y avoir une seule volonté, recréer un lien entre le port et la ville par une multitude d'opérations fines.

2.5.2 Exemple 02 : le quartier français à Tübingen (Allemagne).

❖ **Situation :**

Le quartier français se situe au sud de la ville de Tübingen (région du Bade-Wurtemberg en Allemagne), à proximité du centre-ville dont il est isolé par une voie de chemin de fer (le Neckar) et bordé par deux voies routières importantes. (CERTU. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme « Le développement durable ».)

Le retrait progressif des troupes françaises entre 1991 et 1992 laisse un vaste espace libre où se mêlent entrepôts de discount, usines et logements précaires. Le projet consiste en une opération de reconversion d'une friche militaire de 60 hectares en édifiant un morceau de ville à part entière. Le projet table sur l'accueil de 6000 habitants et compte créer 2500 emplois à horizon 15 ans.

Figure 11 : Plan de situation du quartier français

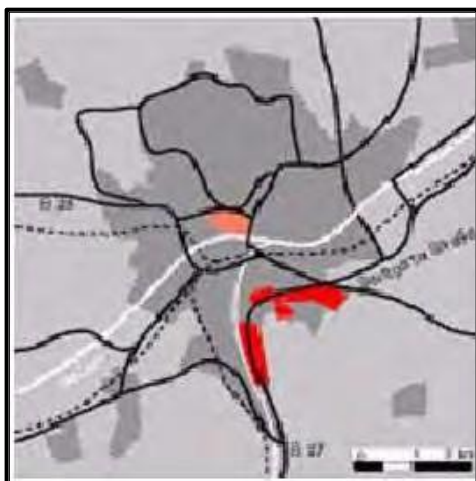


Figure 12 : Périmètre du projet d'aménagement



Source : www.certu.fr/doc/env.pdf , consulté le 09/04/2021

❖ Impacts du projet :

Le processus de reconversion mis en œuvre engage moins un projet d'aménagement qu'un dessein global : projet économique (création d'emplois), projet social ("ville-creuset"), projet environnemental. Officiellement lancé en 1993, le projet est suffisamment avancé en 2003 pour que l'on puisse juger des premiers résultats, tant en termes d'aménagement que de mixité urbaine, diversité des formes d'habitat, des tailles de logements.

Figure 13 : Maquette du projet de composition urbain

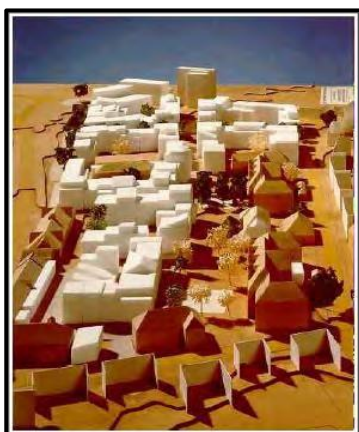


Figure 14 : Vue des premiers îlots en cours d'aménagement



Source : www.certu.fr/doc/env.pdf , consulté le 09/04/2021

❖ **Les enjeux :**

- Créer les conditions matérielles (ville dense) et immatérielles (culture urbaine) favoriser la mixité des fonctions, des usages et la diversité des groupes sociaux.
- Aménager un quartier dense en vue de réduire les impacts environnementaux.
- Mettre en œuvre une stratégie de planification globale qui se soucie autant des questions qualitatives que quantitatives, et intègre le plus grand nombre d'intérêts possible.

❖ **Les objectifs :**

- Créer un véritable quartier urbain, avec des logements en accession à la propriété et en location, des équipements à vocation sociale et culturelle, des emplois de proximité (professions libérales, commerces de détail, des activités de services) en secteur central, autour des pôles d'échange en intégrant la dimension environnementale afin de favoriser la mixité fonctionnelle.
- Mélanger et coordonner les différents usages à l'échelle de l'îlot et de l'immeuble par le levier de l'attribution (réservation des surfaces en pied d'immeuble à des petits commerces) : mixité des modes d'occupation.
- Des espaces aménagés pour favoriser les échanges, tels les jardins pour les locataires, les espaces verts, les terrains de jeux autorisés dans tout le quartier...
- Contribuer au développement d'une vie de quartier (image, identité, appropriation, culture commune) en jouant sur les équipements collectifs, l'animation socioculturelle et le soutien aux initiatives individuelles ou associatives.

Figure 15 : Vue générale sur le quartier



Source : www.certu.fr/doc/env.pdf , consulté le 09/04/2021

Le projet présenté tient à la fois à des pratiques remarquables qu'à un contexte politique et culturel national particulier : fédéralisme allemand, mouvement écologique, culture de la négociation.

Le point de vue des rédacteurs La démarche est novatrice de par son caractère à la fois global et directement appliqué. Les leçons à tirer de cette opération sont intéressantes en termes de mise en œuvre graduelle et participative d'un projet de développement durable à l'échelle d'un quartier ancien en limite périurbaine.

Suite à un premier bilan très positif (innovation sociale et technique, participation des habitants, tissu mixte et dense), seul l'avenir nous dira cependant si cette diversité et la mixité sociale est assez ancrée pour résister à la pression du marché.

Pour la municipalité, maître d'ouvrage et maître d'œuvre, l'aménagement du quartier Français participe d'une stratégie de reconquête globale des quartiers sud de Tübingen visant à freiner l'étalement urbain par la densification et la mixité urbaine mêlant l'emploi et loisirs.

❖ **Synthèse :**

On constate :

- Une appropriation étroite et active du projet et une grande réussite en matière de mixité urbaine et de développement durable.
- Les atouts naturels du quartier sont mis en valeur
- Plusieurs défis sont relevés : la mixité des emplois, des habitations et des couches sociales, la préservation des biotopes du terrain, mitoyenneté des maisons, la réalisation de nombreux espaces verts publics.

3. Conclusion :

Enfin, nous sommes passés à étudier des exemples d'opérations de recomposition d'une ville portuaire et une autre non. Le but de ces aménagements est de créer une meilleure cohérence et une meilleure mixité entre les espaces urbains et portuaires ainsi pour améliorer les flux des personnes, habitants et touristes.

Cette analyse nous a montré que l'intervention dépend largement des spécificités de chaque ville, de son appartenance régionale et surtout du degré d'interdépendance entre l'urbain ou le port. L'opération doit avoir comme cadre une approche globale, cohérente et voir sur le long terme.

Pour finir et comme recommandation pour la future reconversion du port d'Alger, il est très important de prendre en considération tous les secteurs économiques, sociaux et environnementaux mais aussi collaborer avec les acteurs urbains et portuaires pour mettre en place un projet urbain durable. Ainsi, suivre le chemin des villes voisines, comme Gênes ou même Barcelone.

CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE

1. Introduction :

Dans le présent chapitre, l'étude sera menée sur la présentation de l'aire d'étude, l'analyse des différents éléments constructifs de son tissu urbain afin de dégager les anomalies, les potentialités à renforcer et les problèmes à solutionner dans le cadre des orientations des instruments d'urbanisme.

2. Approche territoriale et géographique :

2.1 Les critères du choix de la ville d'Alger :

La ville d'Alger est une métropole économique et politique, c'est la capitale du pays, elle constitue par sa position stratégique un point de convergence de plusieurs voies maritimes et véritables portes qui relie l'Europe du sud au cœur de l'Afrique.

Alger actuellement se contente d'être classée en tête des villes les moins favorables pour vivre au monde, malgré ses potentialités et son riche passé. (Alger, capitale du 21ème siècle. Le Grand Projet Urbain, GGA, Urbains, Alger 1997)

- ❖ C'est une ville côtière et portuaire.
- ❖ C'est l'une des plus belles baies de la Méditerranée, une terre de diversité.
- ❖ Caractérisé par la présence d'un port dans le cœur de la ville mais sans aucun lien avec elle et un front de mer contaminé et difficile d'accès.
- ❖ Elle regroupe les sièges des institutions politiques (ministères, ambassades, administrations).

2.2 Analyse territoriale de la ville d'Alger :

2.2.1 Situation :

Ville du nord de l'Algérie, capitale du pays. Elle occupe une position centrale par rapport au territoire national. Alger est établie dans la baie d'Alger, sur la mer Méditerranée, au pied des collines du sahel et au débouché d'une plaine fertile, la Mitidja.

Figure 16 : Situation de la ville



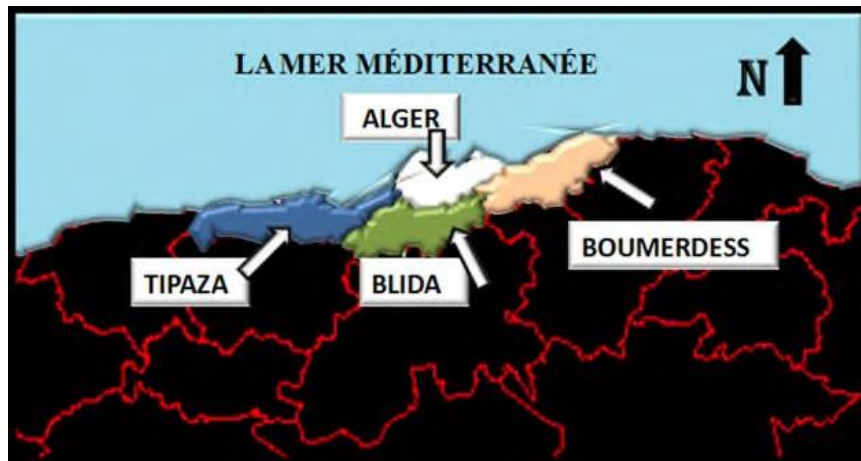
Source :

<https://www.google.com/imghp?hl=FR> consulté le 09/03/2021

2.2.2 Délimitation :

La ville d'Alger est délimitée au nord par la Méditerranée, à l'est par la wilaya de Boumerdes, à l'Ouest par la Wilaya de Tipaza et au sud par la wilaya de Blida.

Figure 17 : Délimitation de la ville d'Alger.



Source : <https://www.google.com/imghp?hl=FR> consulté le 09/03/2021, traité par les auteurs.

2.2.3 L'accessibilité :

Le transport routier est le mode le plus prédominant tant pour le transport de voyageurs que pour celui des marchandises. il a évolué graduellement en fonction de la distribution de la population et ses activités et selon les contraintes, la topographie ainsi le réseau et les services. (Annuaire statistique de la Wilaya d'Alger ,2005.)

Figure 18 : L'accessibilité au niveau de wilaya d'Alger



Source : <https://www.google.com/imghp?hl=FR> consulté le 09/03/2021, traité par les auteurs

Figure 19 : L'accessibilité au niveau de la zone littorale.



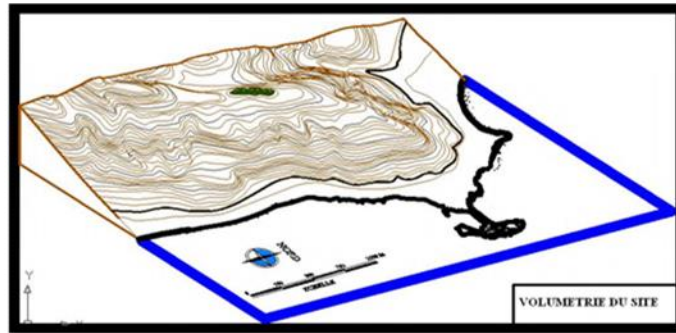
Source : <https://www.google.com/imghp?hl=FR> consulté le 09/03/2021, traité par les auteurs

2.2.4 Les potentialités d'Alger :

❖ Le potentiel naturel :

La topographie du site, qui a une forme d'un amphithéâtre et la présence de la mer qui constitue un élément de composition naturel très important, donnent au site une richesse urbaine et environnementale très intéressante à l'échelle nationale et internationale.

Figure 20 : La volumétrie du site d'Alger.

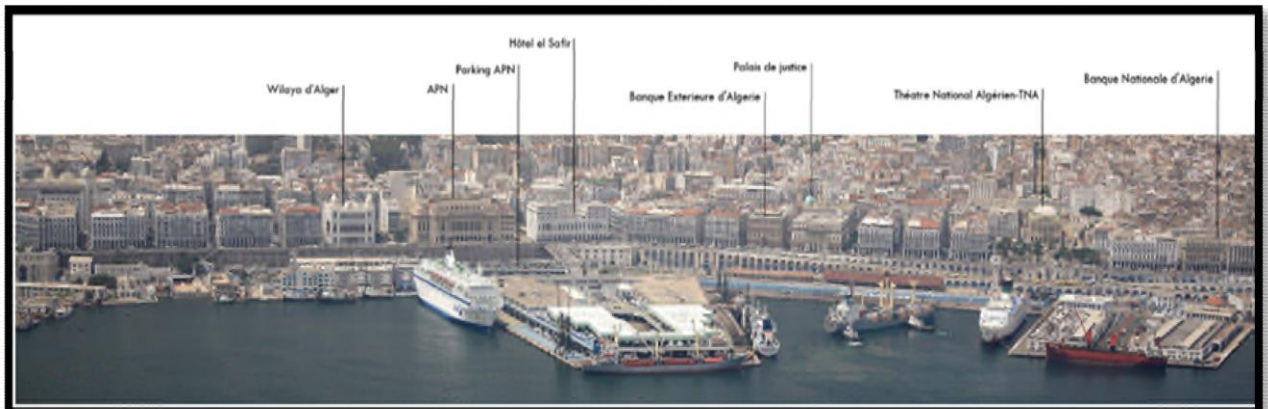


Source : <https://www.google.com/imghp?hl=FR>
consulté le 09/03/2021.

❖ Le potentiel urbain :

Elle dispose d'une variété de styles architecturaux et urbanistiques considérables, choses qui offrent un cadre propice pour l'expression architecturale.

Figure 21 : La baie d'Alger.



Source : DIAL (Dépôt Institutionnel de l'Académie « Louvain ». Article de périodique, Alger Centre confisqué à l'éclatement des centralités.

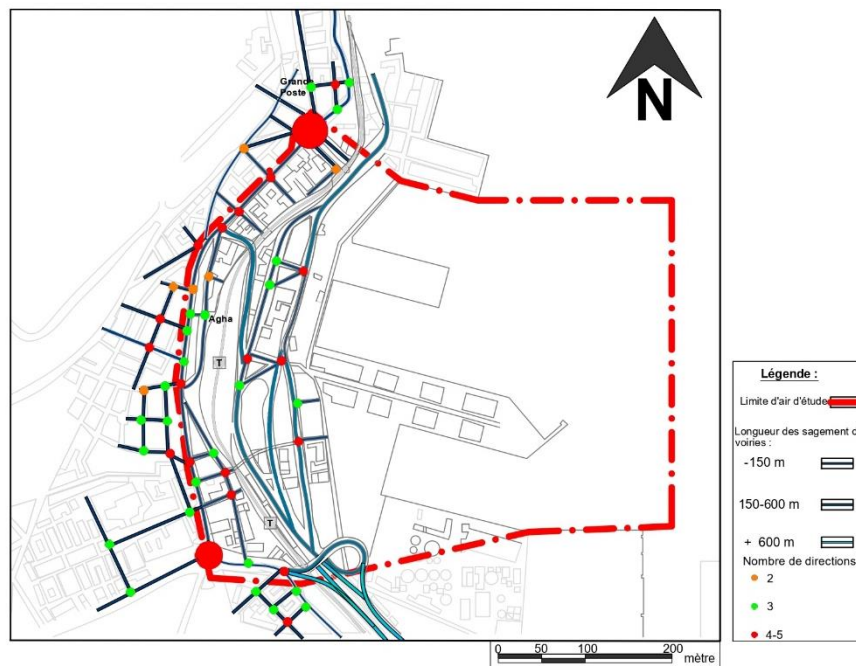
3. Etude des éléments constructifs du tissu urbain :

3.1 La trame viaire :

Une première lecture de la ville d'Alger permet de constater que partant de son noyau historique, la ville s'est développée le long de la baie. Cette extension s'explique par la topographie du site beaucoup plus plane au pied des petites collines qui ceignent la ville.

Cette configuration géographique a conditionné le système d'urbanisation qui s'organise en voies parallèles le long de la baie et qui constituent les axes structurants de la ville tels que le boulevard Zirout Youcef, Colonel Amirouche, la rue Ben Mhidi et la rue Didouch. Des transversales relient ces voies, rues à forte pente ou à escalier. (Equipes de chercheurs EPAU / UPM, Méthode de réhabilitation d'un centre historique -Diagnostic du quartier Ben M'hidi – Alger. Editions : Les Alternatives Urbaines)

Figure 22 : Carte des catégories de voiries en fonction de la longueur de leurs sagement et du type des nœuds



Source : PDAU 2016, traiter par les auteurs.

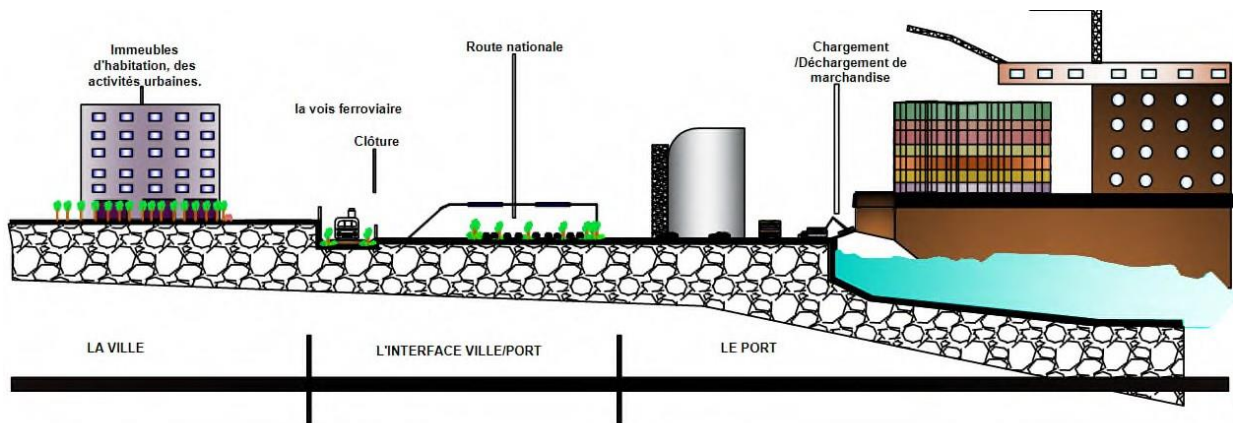
Le train passe également en contrebas du site et le dessert par le biais de la gare ferroviaire de l'Agha et la gare centrale d'Alger.

L'empilement de la voie ferrée entre entité urbaine et la mer, constitue une limite physique engendrant une distanciation spatiale croissante entre espace urbain et infrastructure portuaire.

Actuellement, Alger et son port souffre d'une ségrégation spatiale bien distincte car nous avons d'un côté le port qui s'embastionne derrière ses clôtures douanières avec des accès

bien précis et bien surveillés réservés au transit des marchandises, et de l'autre côté nous avons la ville qui s'élève d'un cran sur les arcades de Chassériau qui ont formé la première forme de rupture spatiale planifiée par les français qui ont voulu les utiliser comme un socle pour la ville et un espace de stockage pour le port.

Figure 23 : Coupe schématique qui montre la distanciation entre la ville et le port et l'apparition de l'interface sur la zone par l'emprise de la voie ferrée et la voie rapide.



Source : <https://www.google.com/imghp?hl=FR> consulté le 09/03/2021, traité par les auteurs

3.2 Typologie des ilots :

Le système d'urbanisation des villes coloniales en Algérie, à l'instar des autres villes du même statut, obéit au damier orthogonal.

Ce noyau d'urbanisation française est caractérisé par un tissu Haussmannien en damier, en ilots triangulaires et trapézoïdaux.

Figure 24 : Image satellite qui montre l'orthogonalité de tissu étudié.



Source : google earth 2020

Ces îlots varient de dimensions, plus petites au sud, larges au nord, donnant naissance à un tissu qui s'est de plus en plus densifié avec une parcellarisation et occupation extrême.

3.3 Equipements et services :

Pour mieux comprendre les ambiances et le vécu des espaces urbains, il faut mener une analyse des activités.

La zone accueille des équipements publics et de souveraineté ainsi qu'un axe commerçant à l'échelle de la ville.

A l'est, sur la bande du Front de Mer se succèdent les équipements administratifs à rayonnement national et de souveraineté comme l'APN, la wilaya et le tribunal, s'ouvrant sur le port.

Cependant sur le plan sanitaire la zone reste assez pauvre, aucune infrastructure présente .de même pour les équipements sportifs et espaces de détente pratiquement inexistantes.

3.4 Le paysage urbain :

Alger centre est doté d'une forme et d'un ordonnancement urbain qui permet une mise en perspective des espaces publics, monuments et immeubles d'habitations. Ses parcours sont pourvus sur l'ensemble du tissu d'une continuité morphologique. Malheureusement, cette richesse perceptuelle n'est pas mise en valeur, le paysage qu'offre est peu gratifiant, la pollution visuelle qui y règne est due principalement à l'état de dégradation des façades et aux proliférations des distorsions négatives.

3.5 Conclusion :

Après avoir analysé les différents éléments constructifs du tissu urbain, on s'est aperçu que nous sommes devant une diversité urbaine déséquilibré et une grande centralité : un tissu haussmannien bien structuré et qui fonctionne bien surtout avec l'existence d'axes structurants à l'échelle de la ville soutenu par la présence d'équipements de souveraineté à rayonnement régional, national et même international mais qui manque d'espaces de détente, de loisirs, de sport, et de distraction.

Face à ce tissu se trouve une zone côtière qui ne contribue pas au bon fonctionnement de ce dernier mais le congestionne en plus. Les deux entités se trouvent en rupture.

Cette situation est aggravée par l'empilement de la voie ferrée et la voie rapide.

Un des effets de cette rupture, c'est que les habitants aperçoivent la mer de loin et n'entretiennent qu'une relation visuelle avec elle sans pouvoir y accéder surtout avec l'absence de pénétrantes vers la mer.

Le foncier portuaire s'avère être une potentialité foncière pour développer le centre-ville et donc mettre en valeur la ville. Alors les efforts seront concentrés pour retisser les liens entre la ville et la mer et attribuer des fonctions valorisantes à ce morceau de ville.

4. Les orientations du PDAU :

Le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme 2015-2035, qui a pour objectif de faire de la capitale de l'Algérie une grande métropole méditerranéenne. Le projet vise à réconcilier la ville avec la mer et s'étend sur toute la longueur de la baie (50 Km).

Ce dernier prévoit un réaménagement du port par sa reconversion en espace culturel et de loisirs.

Figure 25 : Le projet de la baie d'Alger.



Source : <http://www.arte-charpentier.com/index.htm> consulter le 15/05/2021

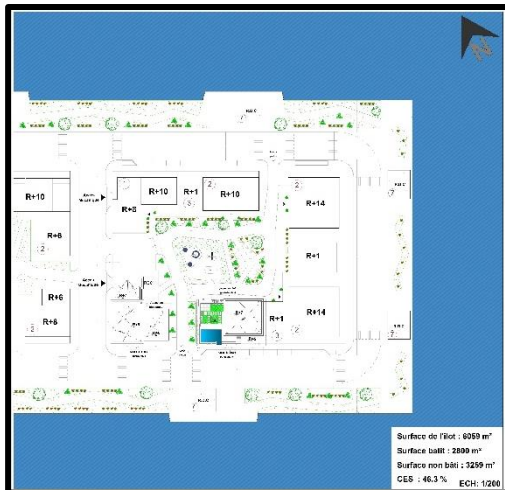
L Ce qui peut être dit, c'est que la ville portuaire'interface aussi sera réaménagé et permettra de ressouder la ville avec son port qui deviendra son intermédiaire avec la mer. Ainsi le port sera appelé à former une nouvelle vitrine pour la ville, exprimée par de nouveaux édifices d'une architecture remarquable, plus moderne et embellissant et qui reflétera mieux le statut de la ville.

ANNEXE

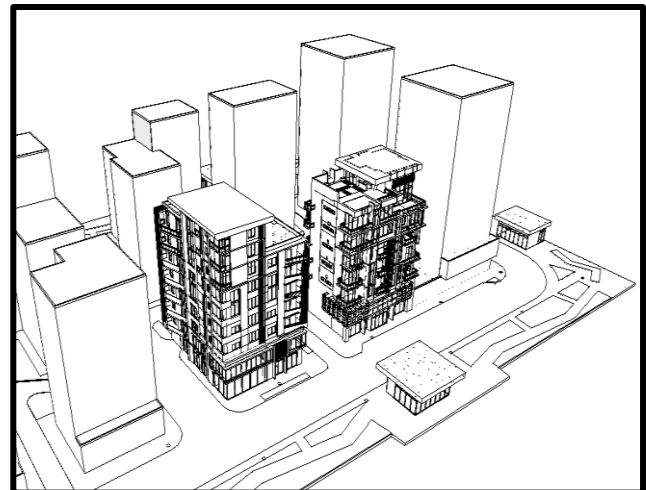
PROJET DE FIN D'ETUDE

1- Concepts fondamentaux de base du projet :

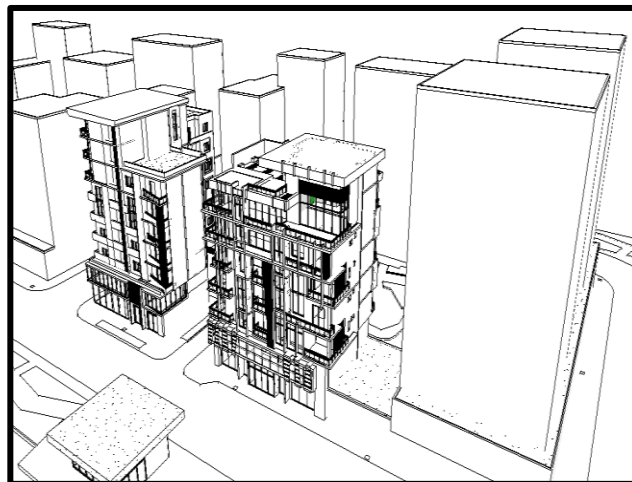
Le projet a été conçu sur le principe de l'intégration du ce dernier dans son environnement, basé sur les principes de l'ilot ouvert.



L'occupation de l'intérieure de l'ilot par des jardins et des cours privés.



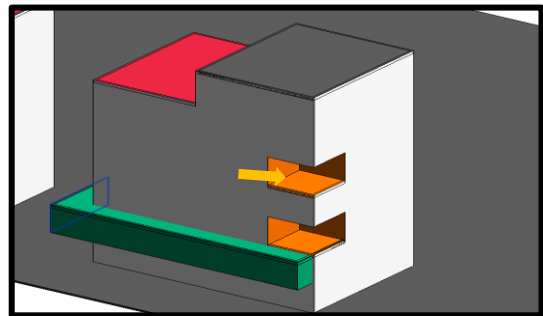
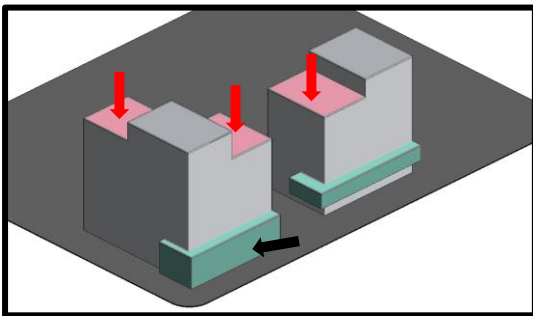
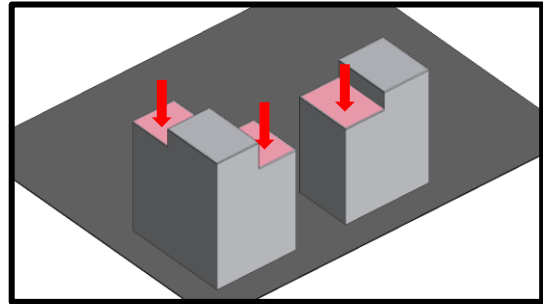
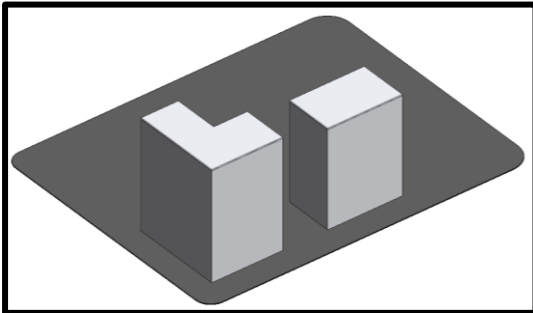
L'autonomie des bâtiments permet une mixité des programmes et des matériaux.



Dynamique des hauteurs qui permet un ensoleillement maximal.

Ainsi que les ouvertures et les retraits en créant des vues et des cours qui rendent les rues plus claires.

2- Genèse de la forme :



On a un parcellaire tridimensionnelle qu'on a commencé à le sculpté suivant la forme de l'îlot en respectant les principes du l'îlot ouvert.

- On a fait une soustraction (↓) dans le but de crée des terrasses pour les logements. Et une autre (→) pour marquer des terrasses .
- Une addition (←) est fête au niveau du RDC et du R+1 pour marquer l'entité commerciale et bureautique.

3- Macro-fonctionnement :

L'îlot qu'on a développé est divisé en deux partie, la première est dédiée pour les logements haut standing en R+7 et la deuxième partie pour les logements sociaux en R+9. Ainsi le réaménagement du water-front.

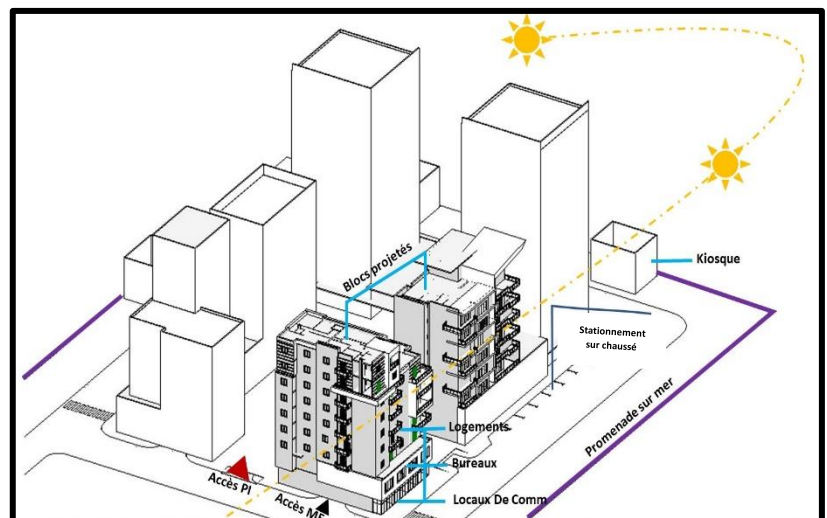


Schéma de macro-fonctionnement

DOSSIER GRAPHIQUE

PLAN DE MASSE

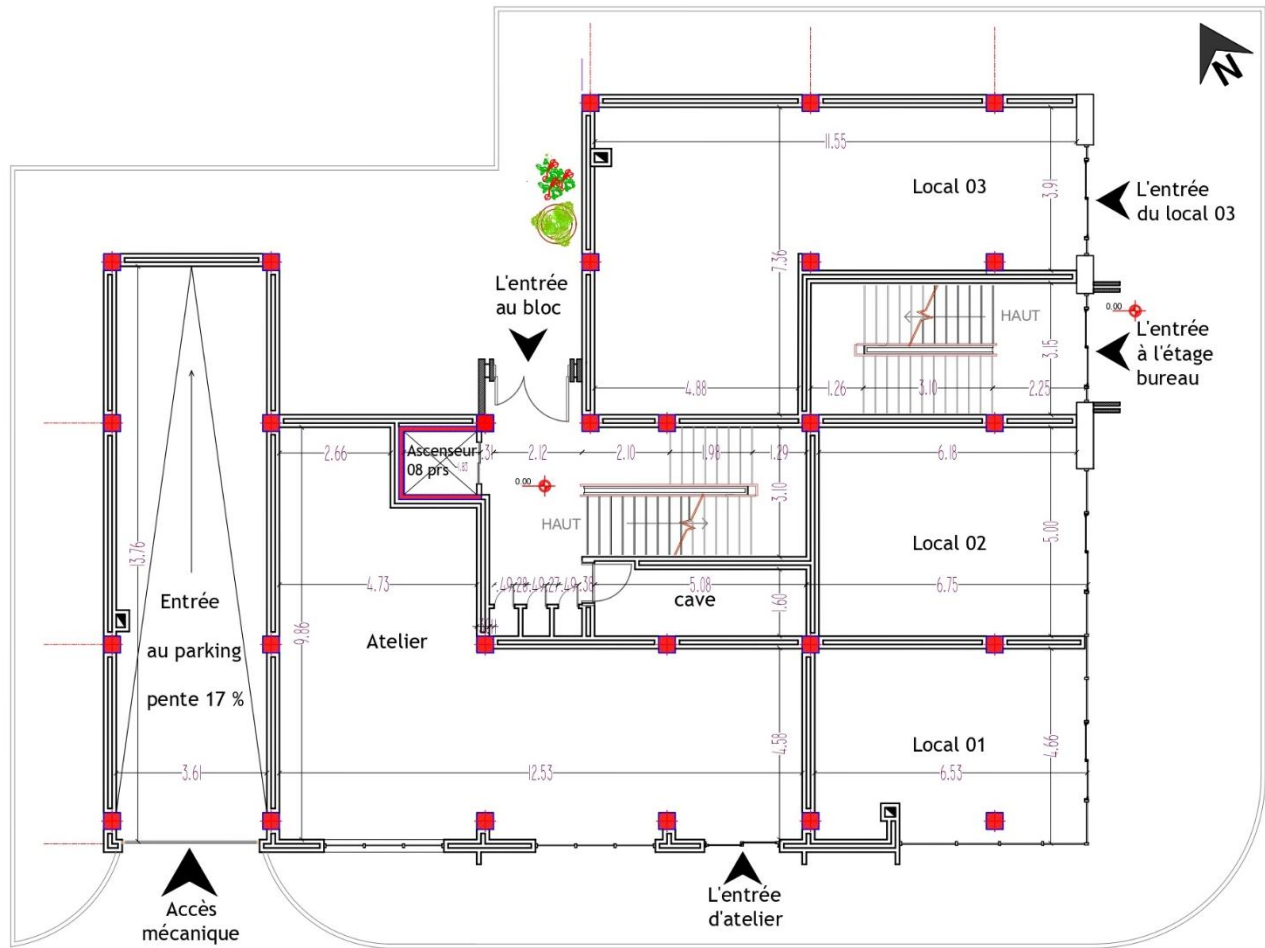




Plan de sous-sol

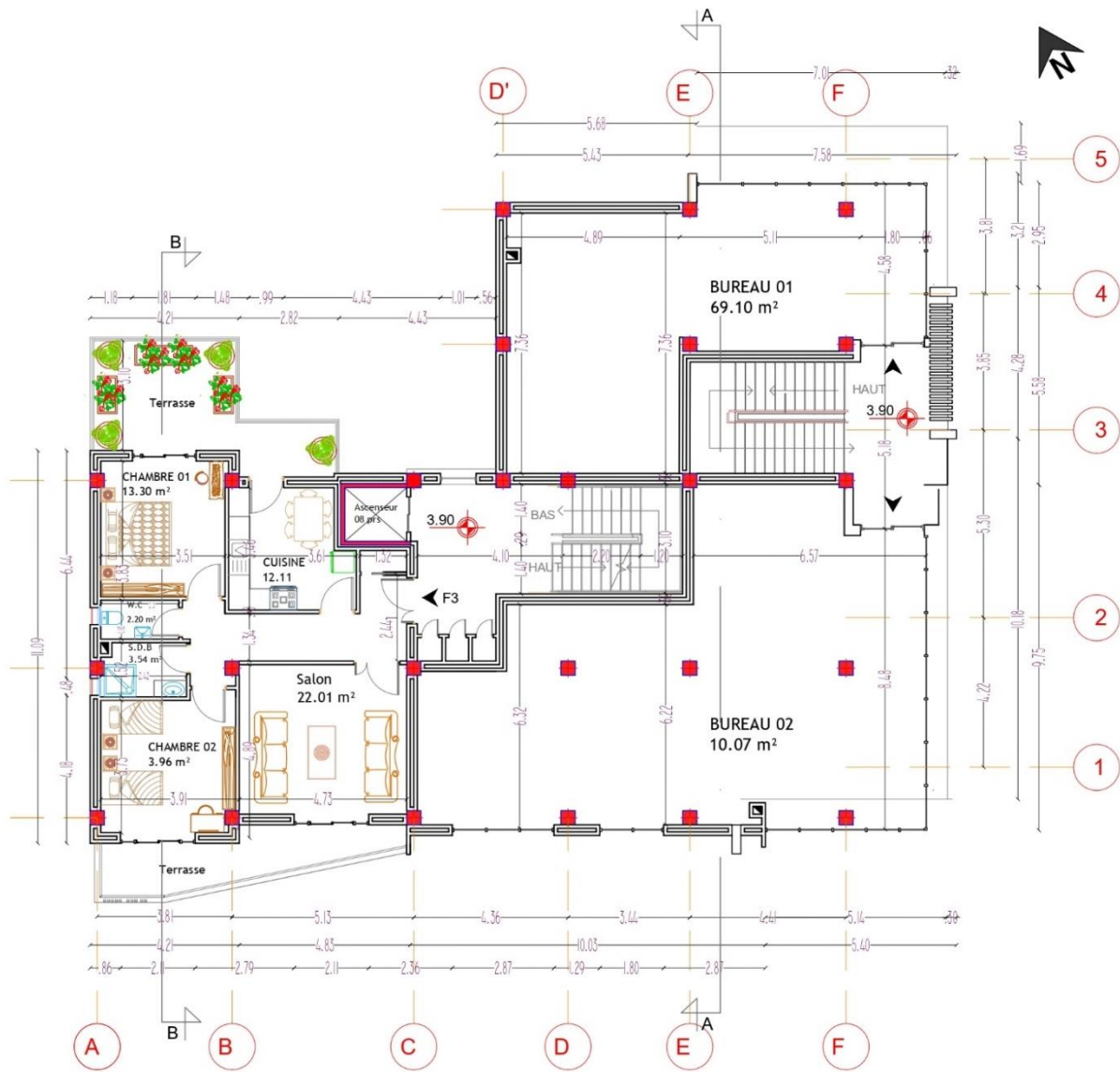
ECH: 1/200

LOGEMENT SOCIAL



PALN DE R.D.C B01

ECH: 1/100



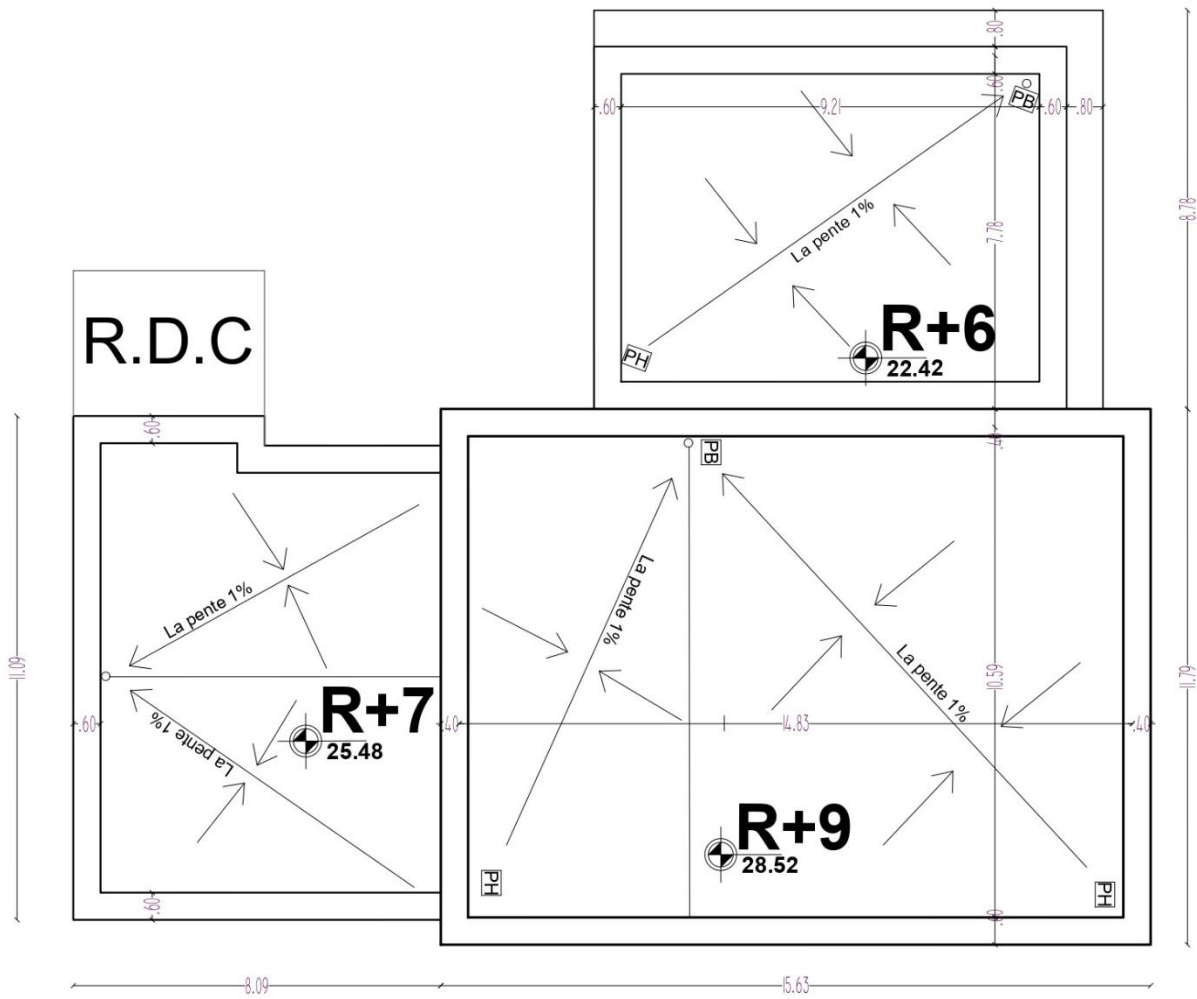
PALN DU 1ER ETAGE

ECH: 1/100



PLAN D'ETAGE COURANT 2-6 EME ETAGE

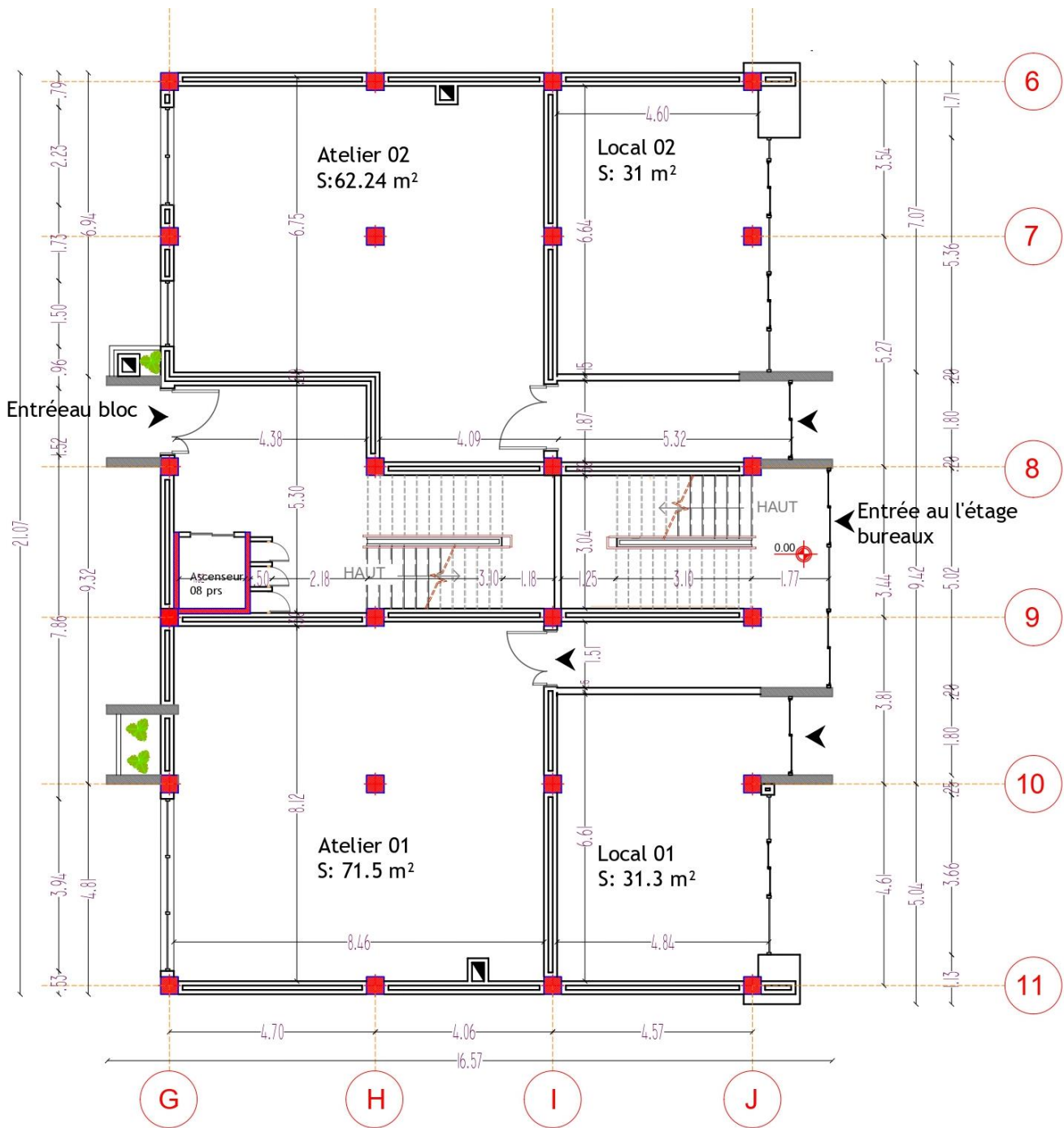
ECH: 1/100



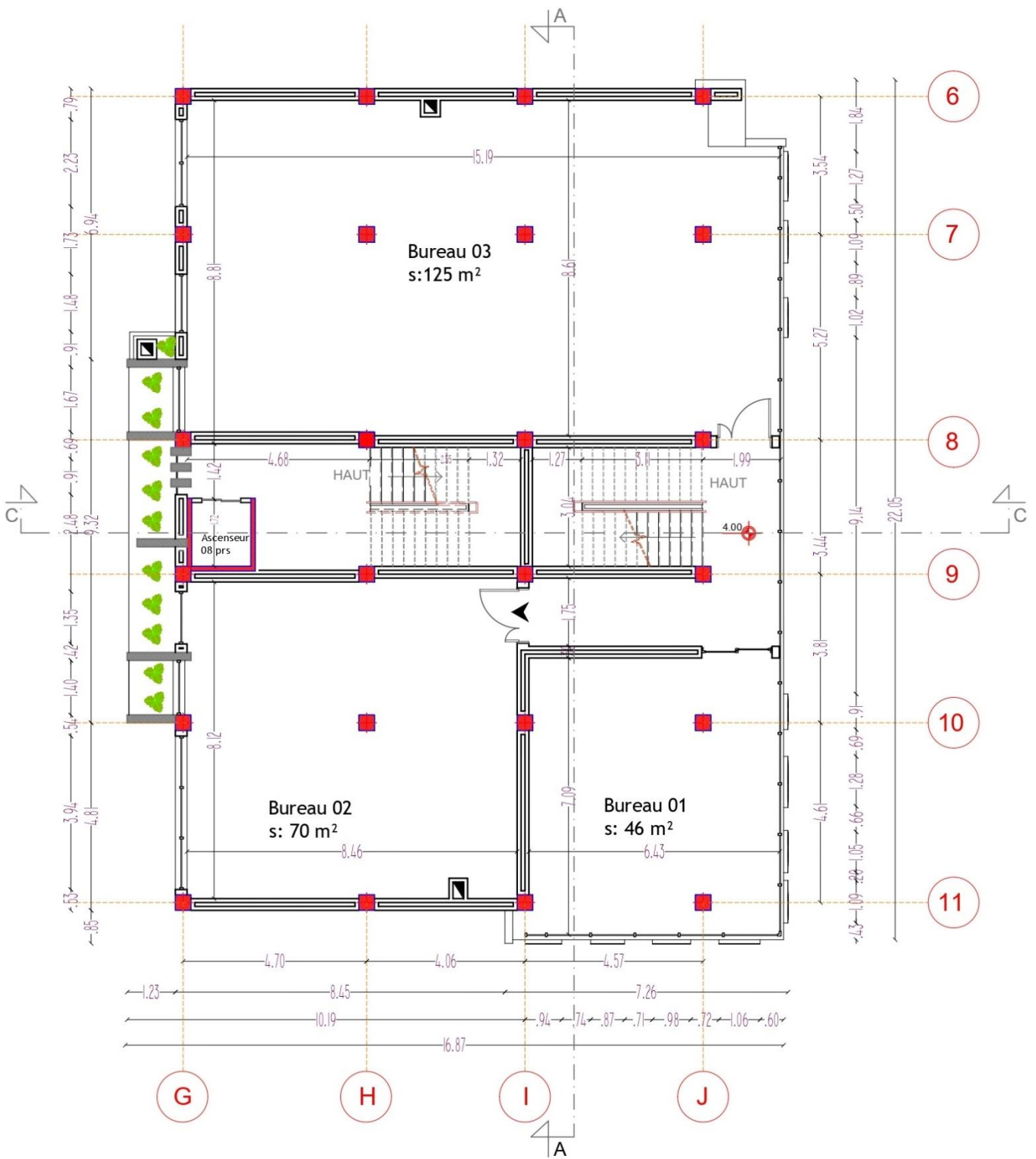
PALN DE TOITURE

ECH: 1/100

LOGEMENT HAUT STANDING (ECH : 1/100)



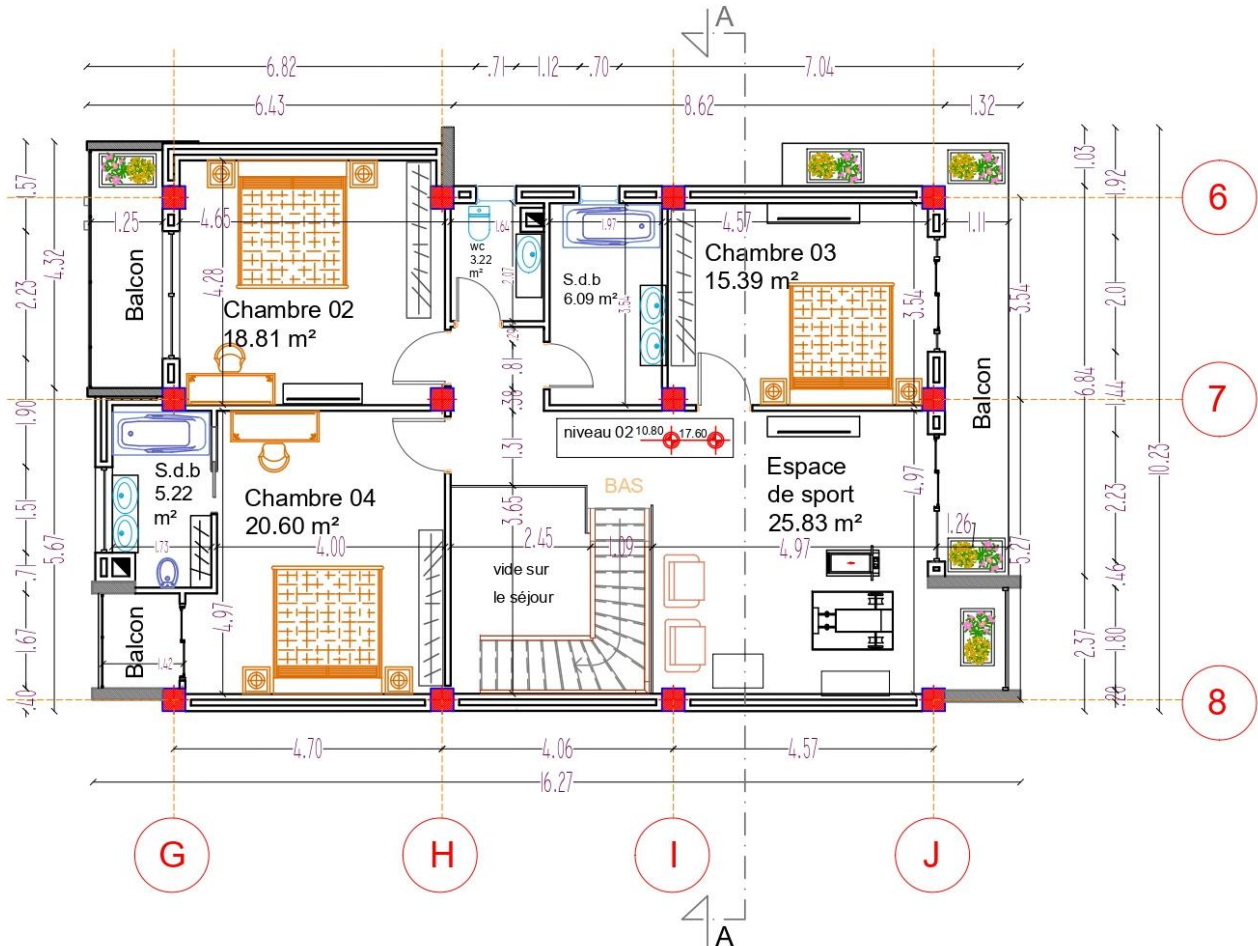
PALN DE R.D.C



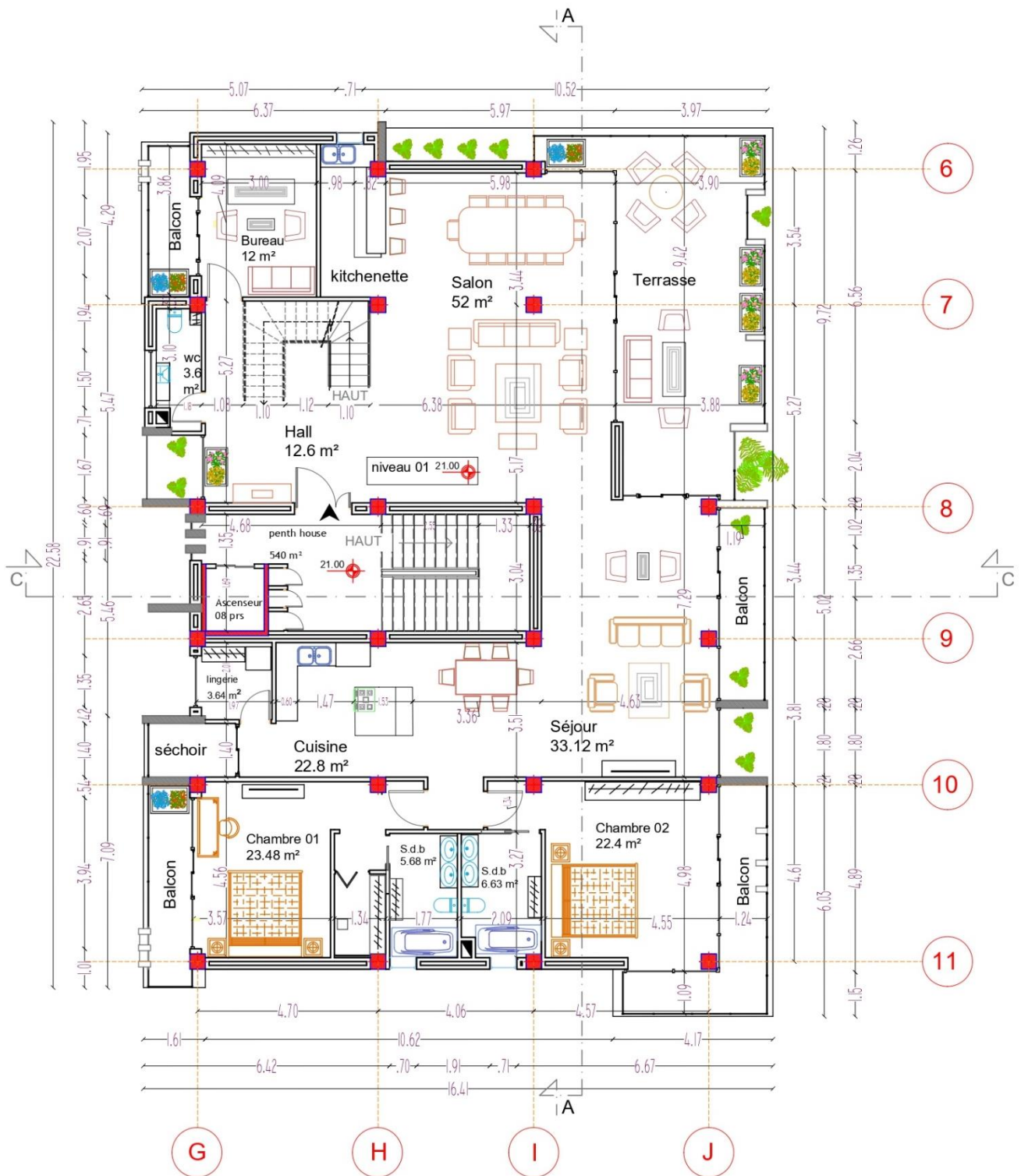
PALN DE 1ER ETAGE



PALN D'ETAGE COURRANT 2-5ETAGE



PALN 2-EME NIVEAU DU DUPLEX



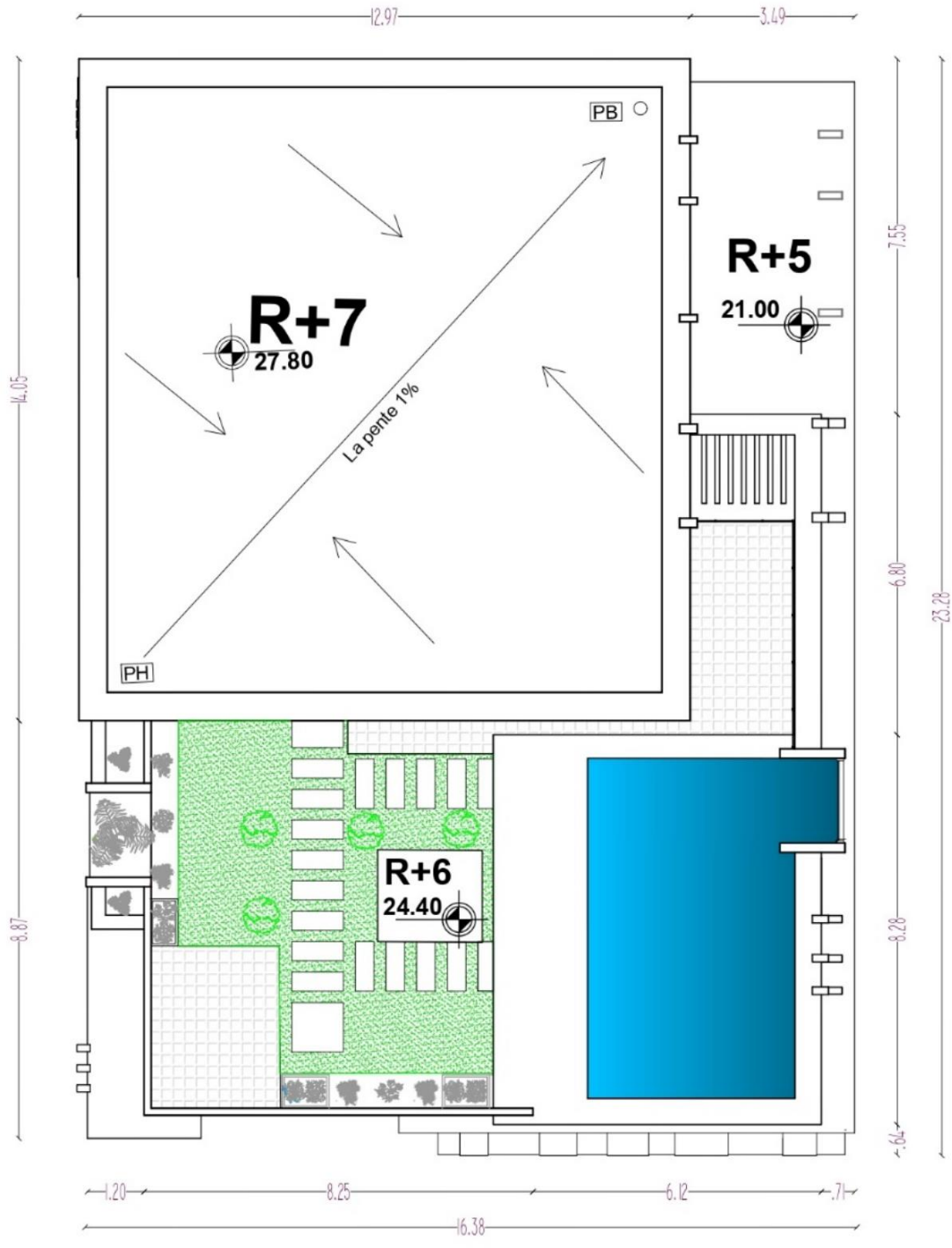
PALN DE NIVEAU (01) DU PENTH-HOUSE 21.00





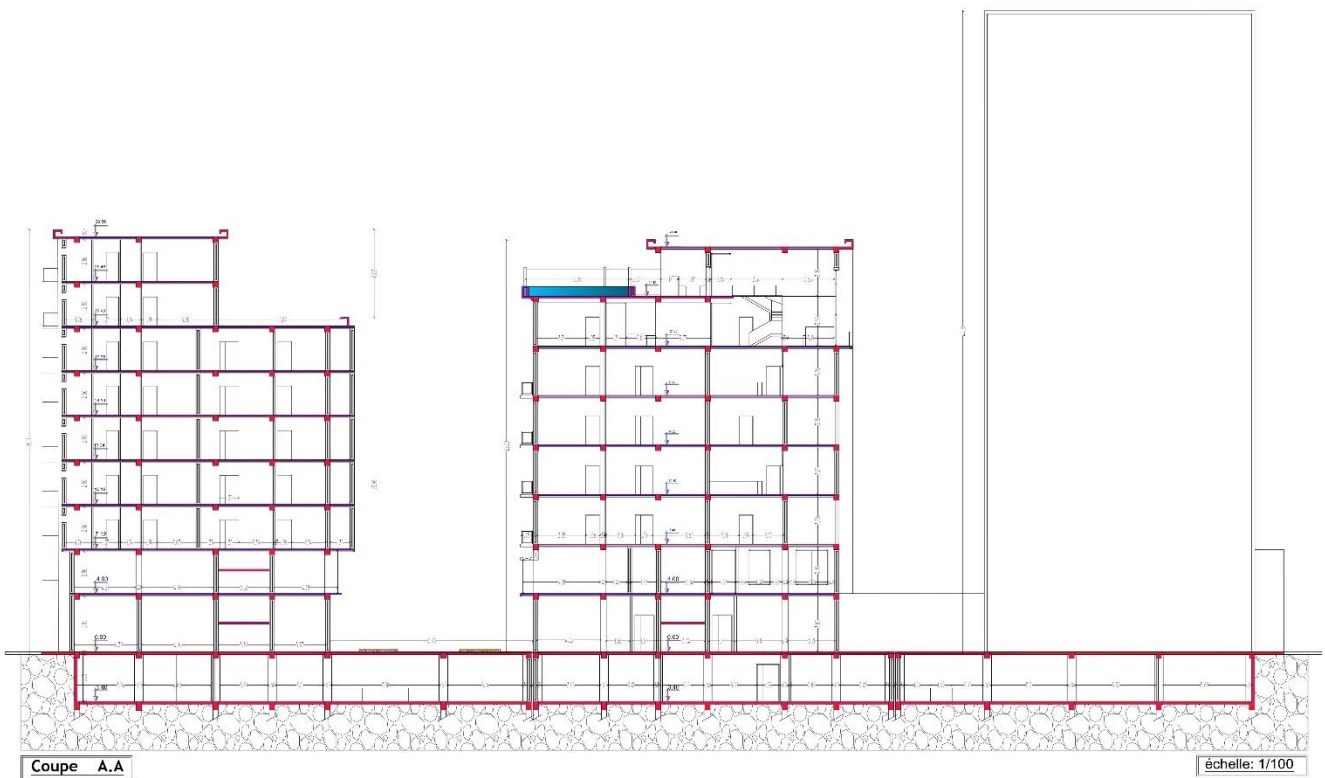
PALN DE NIVEAU (02) DU PENTH-HOUSE

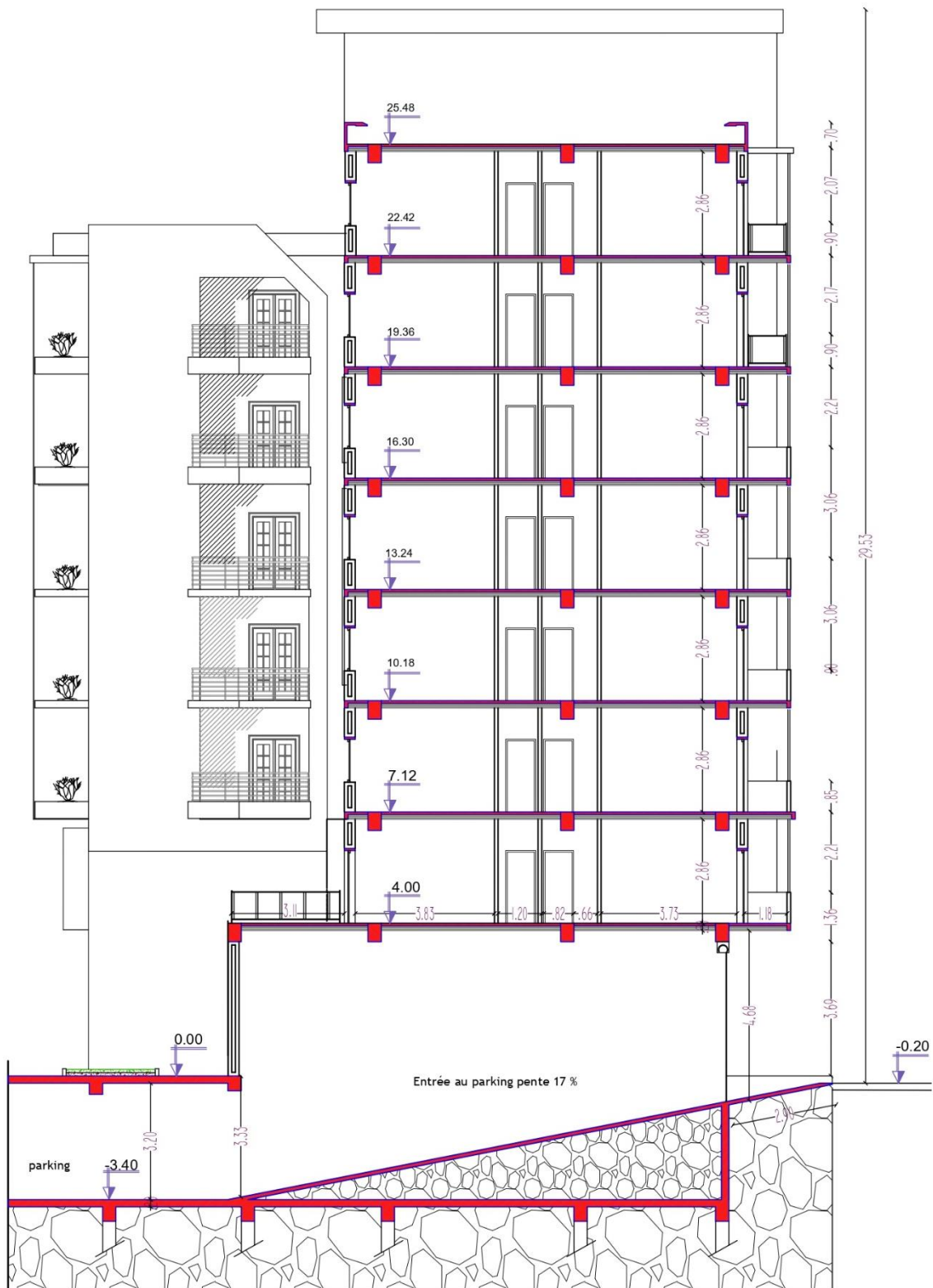
24.40



PALN DE TOITURE BATI 02

LES COUPES





Coupe B.B

échelle: 1/100

LES FACADES



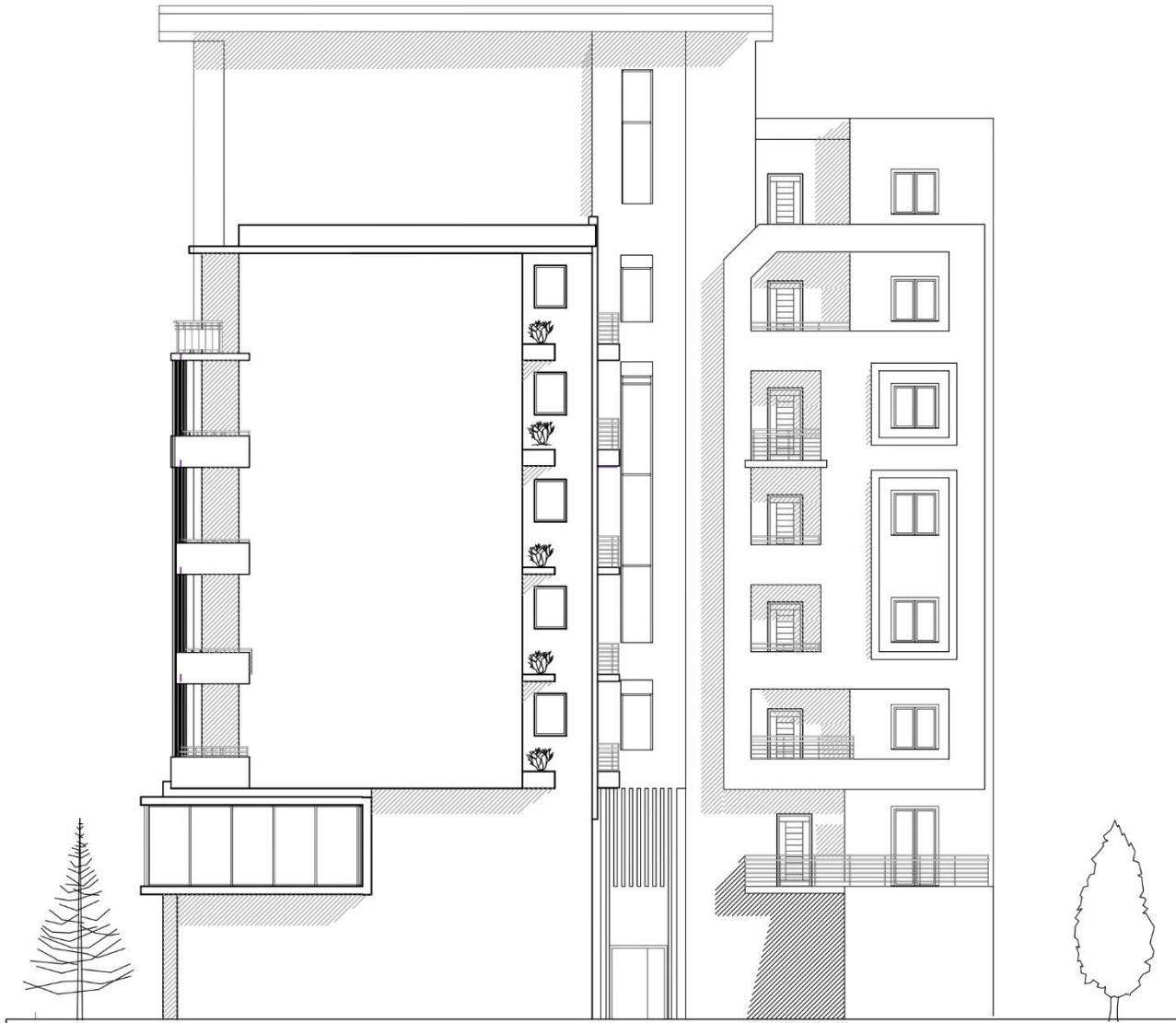
Façade - sud

ECH: 1/100



Façade - Nord

ECH: 1/100



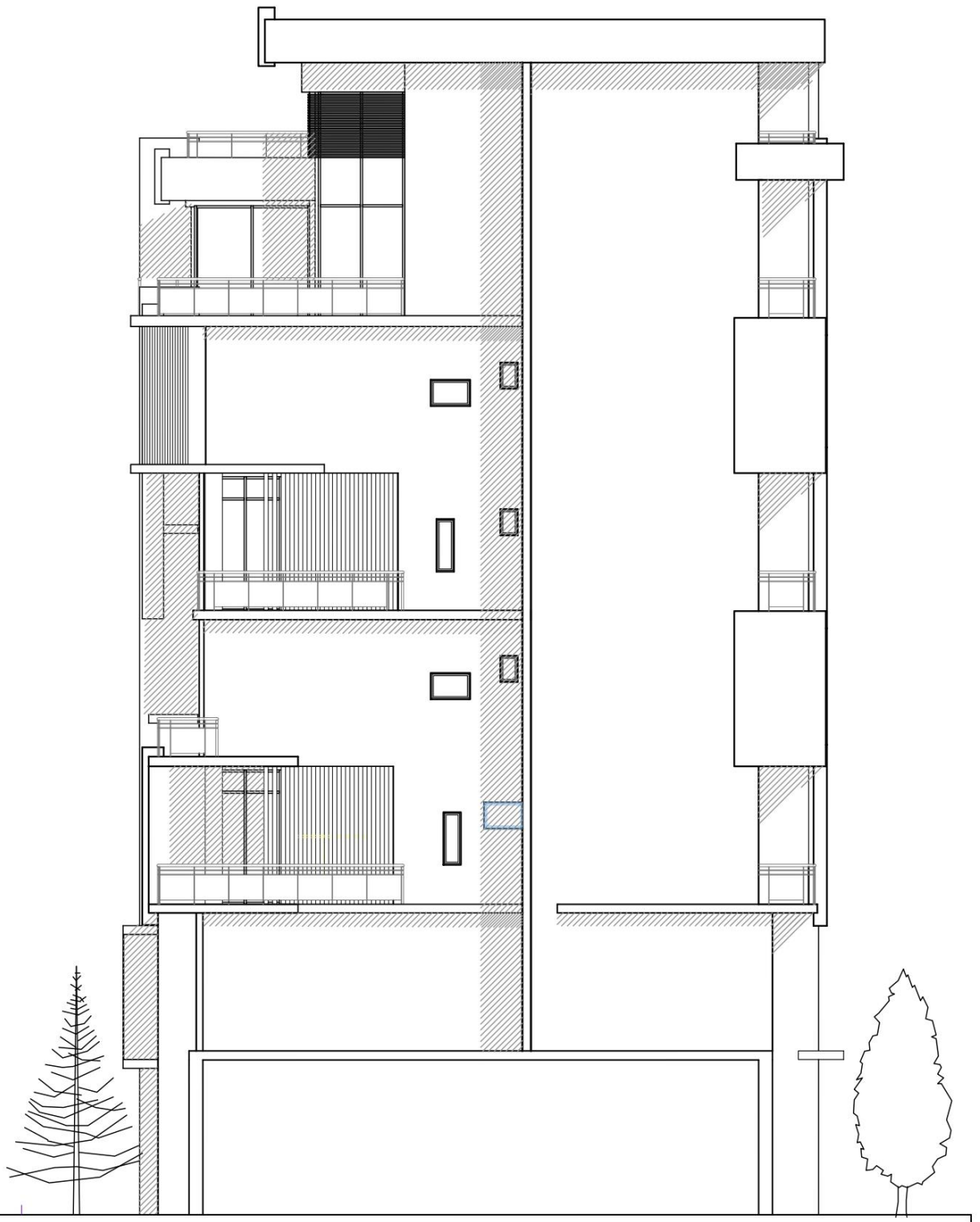
Façade - Est "bâti 01"

ECH: 1/100



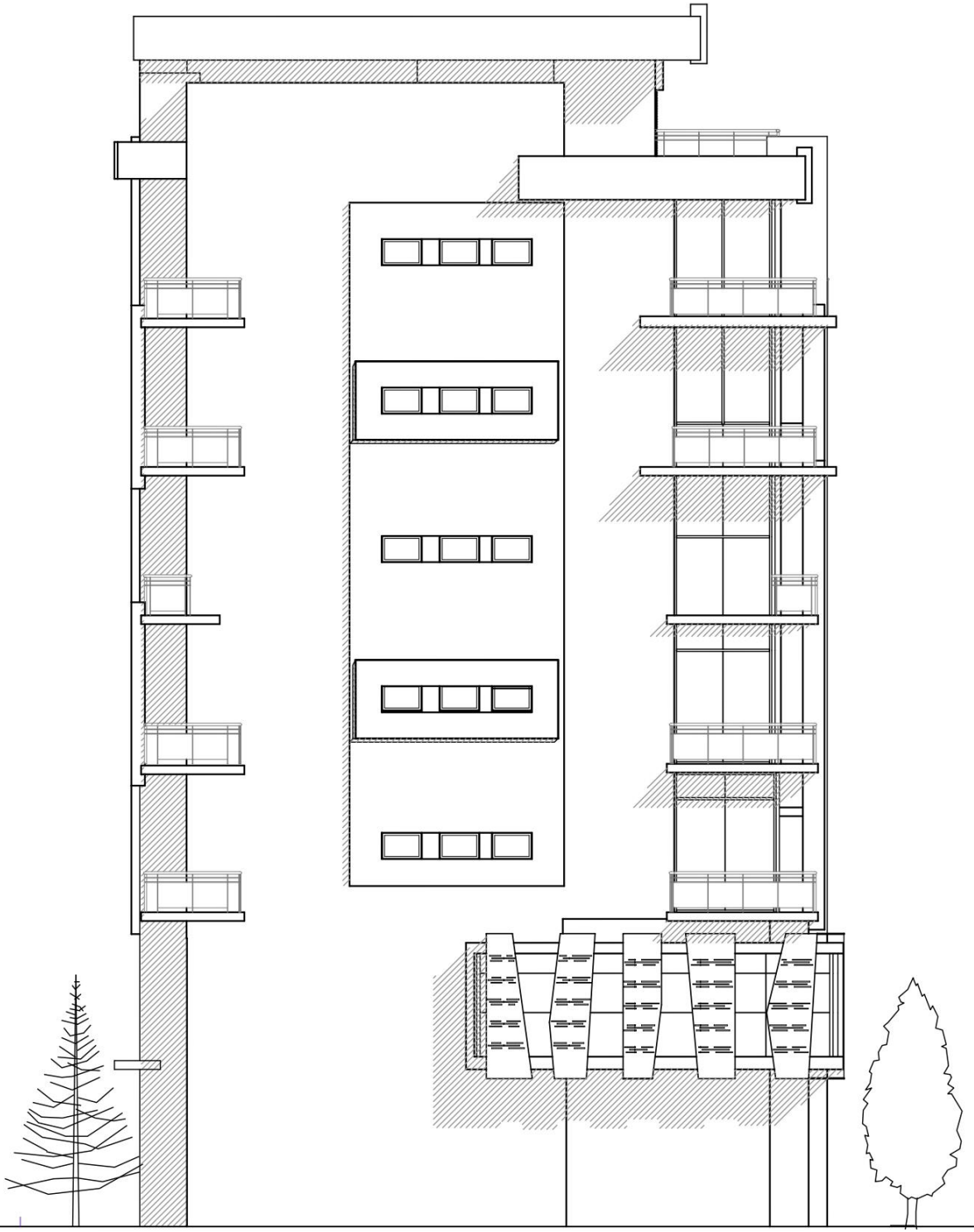
Façade - Ouest "bâti 01"

ECH: 1/100



Façade - Est "bâti 02"

ECH: 1/100



Façade - Ouest "bâti 02"

ECH: 1/100

Références bibliographiques :

Ouvrage et monographie :

- PIERRE ROBERT BADUEL, 2002, Habitat, état, société au Maghreb, paris, CNRS Éditions, P 51.
- MOHAMED BOUHABA ,1986, Le logement et la construction dans la stratégie Algérienne de développement, P 51-65.
- BAUDOUIN.T, COLLIN.M, PRELORENZO.C, 1997, Urbanité des cités portuaires, l'Harmattan, collection "Maritimes", Paris, P 17.
- BONILLO JEAN LUCIEN, 1992, Ville et port, Ed : Parenthèses, Paris, P 134.
- AOUISSI KHALIL BACHIR, 2016, Le clivage ville-port : le cas d'Alger, P 42.
- CANTAL DUPART MICHEL & CHALINE CLAUDE, 2000, le port cadre de ville, Edition l'Harmattan, paris, P 42.
- PAULET JEAN PIERRE, 2007, Les villes et la mer, Editions ellipses, France, P 03
- CHALINE CLAUDE, 1994, Ces ports qui créent des villes, Ed. L'Harmattan, Paris.).
- GRAS P, 2010, Le Temps des ports : Déclin et renaissance des villes portuaires, Editions Tallandier, coll, paris, P11.
- VALDA.A & WESTERMANN.R, 2004, la suisse et ses friches industrielles, des opportunités de développement au cœur des Agglomérations, Berne, P 03.
- LEONARDO BENEVOLO, 2001, l'histoire de la ville, Ed : cercle d'art, P 90.
- KEVIN LYNCH, 2005, l'image de la cité, Ed : Pierre Mardaga, Belgique, P 37.
- ALBERTO ZUCHELLI 2010, introduction à l'urbanisme opérationnel, Ed : cercle d'art, P 13).
- Duplay Clair et Michel, 1982, méthode illustrée de création architectural, Ed : moniteur P 50.
- RENZO PIANO, 1987, Projets et architectures 1984-1986, Electa Moniteur, Collection Monographies d'architecture, Milan, Paris, P 64.

Thèse et mémoire :

- AKROUH ANOUAR, 2012, « la reconversion de la ville portuaire : une réconciliation de la ville avec le port », mémoire de master 2, école nationale supérieure d'architecture, Paris, P 07.
- AOUISSI KHALIL BACHIR. 2013. Le Clivage ville/port. Le cas d'Alger. Mémoire de Magistère, EPAU.P 162.
- BERKANI-BAZIZ AMEL. 2002. Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain. Mémoire de magistère en aménagement urbain, Faculté des sciences de la terre, de géographie et aménagement du territoire. Université des sciences et de la technologie Houari Boumediène Alger.

Les revues, les publications et les actes de séminaire :

- AIVP (Association Internationale Ville et Port). 2010. 12^{ème} conférence internationale de l'AIVP. Argentine. P 46
- AIVP (Association Internationale Ville et Port). 2011. Rencontre internationale du 10 au 12 avril 2011, Québec, Définir les relations ville-port de demain. P 09.
- BAUDOIN T., COLLIN M. 1992. Le patrimoine portuaire, Rapport, Laboratoire d'Histoire Maritime/Université Paris IV, PCA, AIVP, Ville du Havre. P 136.
- Alger, capitale du 21^{ème} siècle. Le Grand Projet Urbain, GGA, Urbains, Alger 1997.
- Annuaire statistique de la Wilaya d'Alger ,2005
- Equipes de chercheurs EPAU / UPM, Méthode de réhabilitation d'un centre historique -Diagnostic du quartier Ben M'hidi – Alger. Editions : Les Alternatives Urbaines 978-9931-9010-4-4.

Source internet :

- EMMANUEL GRANGE, 15, Plein les yeux – Le Porto antico de Gênes, <https://lewebpedagogique.com/lapasserelle/2015/08/19/plein-les-yeux-le-porto-antico-de-genes/> consulté le : 07/03/2021.
- ARTE-CHARPENTIER. 2006. Présentation du projet de la baie d'Alger [en ligne]. Disponible sur : http://www.arte-charpentier.com/fr/projets/1430-la_baie_dalger.html . (Consulté le 05/03/2021).
- PRELORENZO Claude. 2012. Le retour de la ville portuaire. [En ligne]. Disponible sur : <http://cdlm.revues.org/index5239.html> . Consulté le 11/04/2021).

Table des abréviations :

PDAU : Plan Directeur D'aménagement et D'urbanisme

SNAT : Schéma National d'Aménagement du Territoire.

POS : Plan D'occupation de Sol.

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme.

DIAL : Dépôt Institutionnel de l'Académie « Louvain ».

APN : Assemblée populaire nationale.

Table des figures :

N° de figure	Titre	Source	N° de pages
01	Schema expliquant la relation ville/port	Les auteurs	15
02	Mixité fonctionnelle par quartier et par ilot	www.choros.epfl.ch.pdf	23
03	Mixité fonctionnelle par bâtimet.	www.choros.epfl.ch.pdf	23
04	schémas de différentes stratégies de mixité des modes d'occupation	www.choros.epfl.ch.pdf	25
05	Les Grands Blocks	Jane Jacobs ; « Déclin et survie des grandes villes américaines » (1960)]	27
06	les Petits Blocks	Jane Jacobs ; « Déclin et survie des grandes villes américaines » (1960)]	27
07	Situation et limites géographiques de Gênes.	https://www.google.com/imghp?hl=FR consulté le 09/03/2021	28
08	Composition urbaine du vieux port de Gênes.	http://static.wixstatic.com/media/686d60_70989acfe83e4e25a48bbab4504808dc.jpg/v1/fill/w_915,h_580,al_c,q-85,usm_0.66_1.00_0.01/686d60_70989acfe83e4e25a48bbab4504808dc.webp , Consulté le 09/03/2021.	30
09	La requalification des friches portuaires et constitution du vieux port de Gênes.	http://www.portoantico.it/index.aspx?codpage=mappguide&lang=ita , consulté le 09/03/2021	31
10	Les nouvelles installations du port de	https://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/4411/img-1.png consulté le 12/03/2021	32
11	Plan de situation du quartier français	www.certu.fr/doc/env.pdf , consulté le 09/04/2021	33

12	Périmètre du projet d'aménagement	www.certu.fr/doc/env.pdf , consulté le 09/04/2021	33
13	Maquette du projet de composition urbain	www.certu.fr/doc/env.pdf , consulté le 09/04/2021	33
14	Vue des premiers îlots en cours d'aménagement	www.certu.fr/doc/env.pdf , consulté le 09/04/2021	33

15	Vue générale sur le quartier	www.certu.fr/doc/env.pdf consulté le 09/04/2021	34
16	Situation de la ville	https://www.google.com/imghp?hl=FR consulté le 09/03/2021	38
17	Délimitation de la ville d'Alger.	https://www.google.com/imghp?hl=FR consulté le 09/03/2021	39
18	L'accessibilité au niveau de willaya d'Alger	https://www.google.com/imghp?hl=FR consulté le 09/03/2021	39
19	L'accessibilité au niveau de la zone littorale.	https://www.google.com/imghp?hl=FR consulté le 09/03/2021	39
20	La volumétrie du site d'Alger.	https://www.google.com/imghp?hl=FR consulté le 09/03/2021	40
21	La baie d'Alger.	DIAL (Dépôt Institutionnel de l'Académie « Louvain ». Article de périodique, Alger Centre confisqué à l'éclatement des centralités.	40
22	Carte des catégories de voiries en fonction de la longueur de leurs sagement et du type des nœuds	PDAU 2016.	41
23	Coupe schématique qui montre la distanciation entre la ville et le port et l'apparition de l'interface sur la zone par l'emprise de la voie ferrée et la voie rapide.	https://www.google.com/imghp?hl=FR consulté le 09/03/2021	42
24	Image satellite qui montre l'orthogonalité de tissu étudié.	google earth 2020	43
25	Le projet de la baie d'Alger	http://www.arte-charpentier.com/index.htm consulter le 15/05/2021	44