



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  
Département d'Architecture

**Mémoire de Master en Architecture.**

Thème de l'atelier : **Architecture et habitat.**

Titre du mémoire : **Le rôle du transport maritime dans la promotion de la  
compétitive des métropoles maritimes portuaires dans la méditerranée (cas  
d'Alger)**

**P.F.E : Terminal de croisière à Alger centre.**

**Présenté par :**

**DRIOUECH Nesrine**

M201632036450

**Groupe : 07.**

**Encadré(e)(s) par :**

**Dr. AOUISSI. K.B**

**Mme. BENZAMIA. A.S**

**Mme. KHELLAF. L**

**Mme. MECHEDAL.S**

**Membres du jury :**

**Mme. CHATER. H**

**Mme. DJILALI. M**

**Année universitaire : 2020/2021.**

## Résumé

Alger à l'horizon 2030 vise à intégrer le rang des métropoles portuaires internationales et devenir une '*ville monde*'. Cependant elle est loin d'être épargnée par le phénomène du clivage ville/ port, problème majoritaire des villes portuaires dans le monde, en raison de la délocalisation envisagée de son port. Cette opération va avoir comme conséquence des quais abandonnés qu'on nommera " friches portuaire" et qui doivent être récupérés dans le cadre de la reconversion portuaire qui demeure comme l'opportunité ultime pour 'sa montée en gamme' et pour l'intégrer au sein du mouvement de métropolisation dans le bassin méditerranéen.

La zone côtière de la baie d'Alger est un territoire incontournable dans la stratégie de développement du pays, car c'est la zone d'excellence de la ville, où se joueront certaines des transformations-clé qui permettront à Alger de s'affirmer comme une ville ouverte, cosmopolite et de tourisme, aussi une ville portuaire de la méditerranée et une ville pour les algérois et pour les algériens

Ce travail a donc pour objectif de renforcer la compétitivité d'Alger au niveau du réseau des grandes villes de la Méditerranée et promouvoir son image parmi les métropoles portuaires de la rive nord. Il s'intègre aussi dans le projet de la baie d'Alger qui devra donc, avant tout, s'encadrer dans l'ambition de développement et de modernisation du pays et d'un nouveau protagonisme international pour l'Algérie, ainsi, partager les défis de changement auquel le pays se prépare.

Et pour accomplir cette mission, on a choisi d'intégrer Alger dans le mouvement du transport maritime méditerranéen en se basant sur le secteur des croisières qui a toujours connus un fort dynamisme dans le bassin méditerranéen et dont Alger a toujours tourné le dos.

**Mots clés :** Alger métropole, Recomposition ville/port, Transport maritime, Tourisme de croisière.

## **Abstract**

Algiers in 2030 aims to integrate the rank of international port metropolises and become a “world city”. However, it is far from being spared by the phenomenon of the city/port divide, the majority problem of port cities in the world, because of the planned relocation of its port. This operation will result in abandoned wharves that will be referred to as “port wastelands” and that must be recovered as part of the port reconversion that remains as the ultimate opportunity for “its upgrade” and to integrate it into the metropolization in the Mediterranean basin.

The coastal zone of the Bay of Algiers is an essential territory in the country’s development strategy, because it is the city’s zone of excellence, where some of the key transformations that will allow Algiers to assert itself as an open city will be played out, cosmopolitan and tourism, also a port city of the Mediterranean and a city for the Algerians and for the Algerians

The aim of this work is therefore to strengthen Algiers' competitiveness in terms of the network of the major cities of the Mediterranean and to promote its image among the port metropolises of the north shore. It is also part of the project of the Bay of Algiers which will have to, first of all, be framed in the ambition of development and modernization of the country and a new international protagonism for Algeria, thus, sharing the challenges of change which the country is preparing.

And to accomplish this mission, we chose to integrate Algiers into the Mediterranean maritime transport movement based on the cruise sector which has always known a strong dynamism in the Mediterranean basin and of which Algiers has always turned its back.

**Keywords:** Algiers metropolis, City / port recomposition, Marine Transportation, cruise tourism

## ملخص

تهدف الجزائر العاصمة في عام 2030 إلى دمج رتبة المدن الموانئ الدولية لتصبح "مدينة عالمية". غير أن ظاهرة الانقسام بين المدن والموانئ ، وهي مشكلة أغلبية مدن الموانئ في العالم ، لا تزال بعيدة عن المنال بسبب النقل المقرر لمينائها. وستسفر هذه العملية عن مساحات مهجورة سيشار إليها باسم "نفايات الموانئ" ويجب استردادها كجزء من إعادة تشكيل الموانئ التي لا تزال تشكل الفرصة النهائية لـ "ترقيتها" وإدماجها في المناطق الحضرية في حوض البحر الأبيض المتوسط.

إن المنطقة الساحلية لخليج الجزائر هي إقليم أساسي في الاستراتيجية الإنمائية للبلد ، لأنها منطقة الامتياز في المدينة ، حيث سيتم القيام ببعض التحولات الرئيسية التي ستسمح للجزائر العاصمة بتأكيد نفسها كمدينة مفتوحة ، العالمية والسياحة ، وهي أيضا مدينة ميناء على البحر الأبيض المتوسط ومدينة للجزائريين.

ومن ثم ، فإن الهدف من هذا العمل هو تعزيز القدرة التنافسية للجزائر العاصمة من حيث شبكة المدن الرئيسية في البحر الأبيض المتوسط وتعزيز صورتها بين مدن ميناء الساحل الشمالي. كما أنه جزء من مشروع خليج الجزائر الذي سيتعين ، أولا وقبل كل شيء ، تأطيره في الطموح إلى تطوير البلد وتحديثه ، وفي مناصرة دولية جديدة للجزائر ، وبالتالي تقاسم تحديات التغيير التي يعدها البلد.

ولإنجاز هذه المهمة ، اخترنا إدماج الجزائر العاصمة في حركة النقل البحري للبحر الأبيض المتوسط استنادا إلى قطاع الرحلات البحرية الذي عرف دائما دينامية قوية في حوض البحر الأبيض المتوسط والذي دارت الجزائر دائما ظهرها.

**الكلمات المفتاحية:** مدينة الجزائر الحضرية، إعادة تكوين المدينة / الميناء، النقل البحري، سياحة الرحلات البحرية.

## **Remerciements :**

*Tout d'abord je tiens à remercier dieu le tout Puissant de m'avoir donné la foi, le courage et la patience pour continuer mon parcours.*

*C'est avec fierté que je tiens à remercier mes très chers parents et leurs présenter mon ultime reconnaissance d'avoir cru en moi toutes ces années, de m'avoir supporter et encourager , d'avoir fait tous ces efforts pour que je puisse enfin arriver jusqu'ici*

*Ce mémoire leur doit énormément et moi encore d'avantage.*

*Je tiens à remercier mon encadrant Dr AOUISSI K.B de m'avoir pris en charges pendant cette dernière année, et pour sa grande disponibilité, son aide et ses précieux conseil.*

*Je tiens ainsi à remercier toute l'équipe encadrante qui nous a suivis durant cette année. Je porte avec gratitude de reconnaissance pour l'ensemble des professeurs et du personnel de l'institut d'architecture et d'urbanisme qui ont contribués à ma formation,*

*Je ne saurai oublier de remercier les honorables Membres du Jury qui m'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.*

*Un grand merci à mes amis pour leurs encouragements, leur soutien ainsi que pour les rires partagés,*

*Nawel, Rym, Widad, Amina, Hanna, Asma, Malya, Ines, Mohamed, Abdou, Yanni, Anis et Bilal*

*Et enfin, un grand merci à tous ceux et celles qui m'ont aidé de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.*

## **CHAPITRE INTRODUCTIF :**

## **I. Introduction :**

Le monde d'aujourd'hui confronte un processus de mondialisation complexe et accéléré, qui affecte les villes, l'économie, la société, la culture et la vie dans tous les domaines. Ce mouvement se traduit par la croissance des échanges, l'essor des nouvelles technologies de l'information et de la communication, le développement des entreprises multinationales et la métropolisation des grandes villes du monde. (Nicolas Sarkozy, Discours à Saint-Etienne (09/11/06))

La révolution industrielle a changé la notion de la ville et démolit ces frontières, ce qui fait que la ville évolue très rapidement laissant les spécialistes souvent perplexes. La métropolisation a changé les caractéristiques des villes contemporaines, elles n'ont donc plus rien à voir avec l'idée d'une ville distincte de la campagne par un chiffre de population ou un nombre limité de fonctions. Ces villes deviennent des espaces de plus en plus difficiles à appréhender aussi bien en termes de formes que de fonctions.

*« La plupart des grandes villes du monde sont situées en bordure de mers, de fleuves, de lac, ou de rivière. L'eau est essentielle à la vie. On peut dire autant pour les villes qui ont besoin de l'eau, non seulement pour abreuver leurs populations, mais aussi pour assurer le transport des passagers et de marchandises, favoriser le commerce et faire fonctionner des industries essentielles à leur économie. Si les rives de ces villes ont longtemps été réservées à des activités portuaires et industrielles, souvent synonymes de pollution et de lieux repoussants, mais depuis plusieurs années ces dernières ont été réaménagées, afin de redonner aux citoyens un accès à l'eau, et transformer en zones les plus attractives*

*».*(RegisLabeaume, ,2013) .

Parmi les grandes métropoles mondiales (New York, Los Angeles, Tokyo, Hong Kong, Barcelone, Marseille), on remarque qu'ils sont situés dans les zones côtières, dont ils sont l'un des espaces les plus dynamiques. Ils ont été les premiers centres d'établissement humains sur tous les continents. Si la densité de population est si élevée, c'est parce que cette dernière est le résultat de la forte existence de l'espace urbain. Ces villes sont avant tout le carrefour des civilisations, car même si l'océan peut représenter une rupture spatiale, il reste toujours la connexion entre pays lointains.

Par conséquent, grâce à la métropolisation, nous avons découvert que la plupart des villes du monde qui concentrent la richesse et le pouvoir sont des villes maritimes. Sur les 25 zones urbaines les plus importantes de la planète, 70% sont situées dans les rivières et les estuaires sur la côte ou près de l'océan. (Jean Pierre Paulet ,2007).

La construction et le développement de ces grandes villes côtières ne reposent pas seulement sur des données historiques, environnementales et économiques, mais aussi sur une approche plus sociologique dans l'imaginaire de la mer. C'est pour ça qu'on trouve aujourd'hui huit des dix plus grandes métropoles mondiales situées au bord de mer (Tokyo, New York, Djakarta...).

Et donc selon le géographe Olivier Dollfus décrit en 1997 le processus de mondialisation et son accélération comme : « *La mondialisation, c'est l'échange généralisé entre les différentes parties de la planète, l'espace mondial étant alors l'espace de transaction de l'humanité. Simultanément, croissances et changements accompagnent ce développement des échanges globaux. Jamais dans son histoire, l'humanité n'a connu une accélération de changements aussi forte qu'au cours du dernier siècle et surtout des cinquante dernières années.* ».

L'Algérie fait partie de ce monde et ne peut échapper à la mondialisation. Ainsi, après l'indépendance, alors que la population montait en flèche, elle se préparait à s'intégrer dans la métropolisation par une politique ou une stratégie, en s'intéressant à ces trois grandes villes : Alger, Oran et Annaba. Ce travail s'intéresse à Alger, première ville du pays et considérée comme la « capitale » politique et économique du pays.

Alger, une ville en pleine mutation, qui se prépare à de nouvelles perspectives suites aux récents changements du statut administratif, le nouveau découpage administratif du territoire et les grands projets urbains concentrés autour d'elle.

Ces différents processus participent à la reconnaissance d'Alger comme une métropole, de l'élever au rang de la métropolisation internationale, par le « Grand projet urbain » (GPU) dans le cadre du projet « Alger métropole » (PDAU d'Alger. Version finale approuvée le 29 Juin 2016 en conseil des ministres.).

## **II. Problématique générale :**

Depuis les années 1950, la tendance au nouveau port fait que l'ancien port ne s'adapte plus aux nouveaux besoins et aux évolutions et ne peut plus remplir ses fonctions. En conséquence, ils ont été abandonnés et les activités portuaires ont été délocalisées pour soutenir la nouvelle infrastructure portuaire. Ce phénomène constitue une étape importante de l'évolution rapide du rapport ville/port, appelé l'écart ville/port, suivi d'une opération de reconstruction appelée « reconquête », qui vise à réorganiser la ville/port et réparer les fissures creusées.

Et parmi les enjeux de ces opérations de recomposition c'est suivre le mouvement du métropolisation en répondant à certains critères qui assurent l'attractivité touristique d'une métropole. Cette attractivité résulte d'une combinaison complexe de ces divers éléments et d'une image plus globale générant à la fois des flux, la satisfaction des visiteurs, et une rumeur positive autour de la destination.

Cette combinaison touche à de nombreux éléments tel que : le patrimoine naturel, bâti et culturel, la localisation le site d'implantation, le paysage naturel, les sites de loisir, une offre d'hébergements adaptée, mais aussi des événements et animations, une ambiance et des sites de loisirs. (Patrick VICERIAT et al.2007).

Mais reste malgré ça, on trouve des portions des littoraux du globe non exploités et mises à l'écart de ce mouvement en cause de leur séparation de la mer et cela du a la rupture spatiale par leurs ports ce qui empêche l'implantation des infrastructures touristiques très appréciées par les touristes, mais surtout les infrastructures de transport (Jean-Marie Moissec et Mongi Bourgou, 2010).

Les touristes utilisent les moyens de transport mis à leur disposition pour se rendre, visiter et revenir à leurs destinations. Les modalités de ces déplacements peuvent être modifiées presque à l'infini, mais le transport fait toujours partie intégrante et essentielle de l'expérience de voyage. C'est généralement le principal coût que les touristes doivent payer, et parfois même le cœur de l'expérience de voyage (par exemple, croisière, cyclotourisme).

C'est pour cela que les villes sont aujourd'hui transformées et remplissent de nouvelles fonctions résidentielles, culturelles et touristiques, ce qui a fait des équipements portuaires qui étaient difficilement intégrées à la vie urbaine et qu'on cachait autrefois et sont devenus des symboles identitaires pour les villes. Combiné à l'essor sans précédent que connaît l'industrie des croisières, un véritable chantier de réaménagement portuaire s'étend actuellement aux quatre coins du monde. (Ex : Barcelone, Cap Town, Tanger, Marseille.).

### III. Problématique spécifique :

L'attractivité touristique d'une métropole résulte d'une combinaison complexe de ces divers éléments et d'une image plus globale générant à la fois des flux, la satisfaction des visiteurs, et une rumeur positive autour de la destination. Cette combinaison touche à de nombreux éléments tel que : le patrimoine naturel, bâti et culturel, la localisation le site d'implantation, le paysage naturel, les sites de loisir, une offre d'hébergements adaptée, mais aussi des événements et animations, une ambiance et des sites de loisirs. (Patrick VICERIAT et al.2007).

Alger dispose de toutes ces critères, c'est une ville littorale, portuaire et cosmopolite dans le monde, ouverte sur l'extérieur et un carrefour entre trois continents (Europe, Afrique et Asie) ce qui lui offre une position stratégique dans un bassin où la dynamique maritime est fortement présente. (Akli Amrouche,2012).

L'histoire de sa création, qui est passée par plusieurs civilisation, lui a laissé aussi des traces d'histoire avec une richesse patrimoniale irréfutable organisée autour d'une baie considérée comme 'un spectacle saisissant ' (Pierre clément, président d'ARTE CHARPENTIER, 2012) avec deux ensembles morphologiques entre la casbah ville traditionnelle et la ville européenne qui se prolongent jusqu'à la mer. Elle dispose donc d'une variété de potentialités touristiques reconnues pour être d'une grande originalité au sein du bassin méditerranéen (la diversité paysagère, le climat et la divergence de ses sites) à la fois sauvages et sculptés par la nature au cours des siècles ainsi que ses richesses patrimoniales et culturelles, font d'elle une destination idéale pour l'exercice du tourisme par un littoral qui a toujours séduit et attiré plusieurs civilisations. Mais malgré ses potentialités, elle reste à l'écart de ce mouvement, et une grande partie de cette cause est dû à son port qui est devenu des pôles clôturés, isolés, saturés et incapables d'accueillir d'un énorme flux de voyageurs, dont sa fonction principale est de transporter les voyageurs algériens émigrés à destination de leurs pays natal, ce qui n'est pas rentable.(Abdenabi Mezara.2014).

Fig1. Photo montrant les voutes de Chassériau et la casbah cachés par le port



Source : inconnue

De plus le port d'Alger ne présente aucune attractivité touristique ni à échelle nationale ;ce qui ne permet pas de renforcer la connexion ville –mer et d'attirer le tourisme local ;ni à l'échelle internationale où il ne possède pas les facteurs nécessaires pour développer l'activité de croisières avec l'absence de l'attractivité du port comme un port de départ et d'arrivée de la croisière car c'est un espace mono fonctionnel avec une absence de diversité qui ne favorise pas une mixité des équipements capables d'accueillir une extrême diversité des fonctions, et vue que Les touristes s'attendent à un transport sécuritaire, abordable, fiable, efficace et surtout confortable, l'absence de ses équipements au niveau du port risque d'affecter la perception globale de leur voyage maritime est qui le cas.

Donc notre problématique nous revoie à une question avec laquelle nous allons démarrer notre travail de recherche ainsi que notre projet :

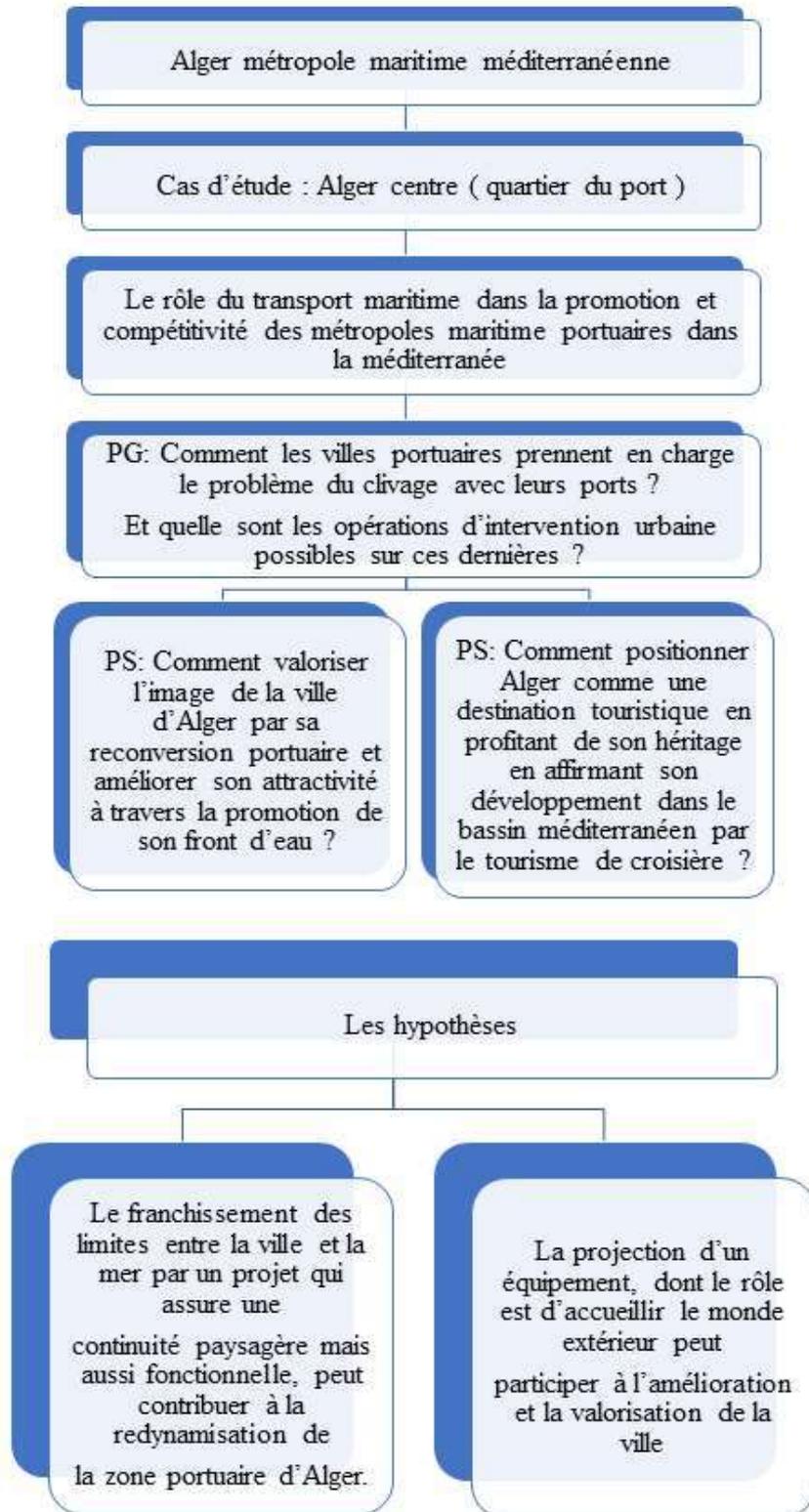
- **Comment valoriser l'image de la ville d'Alger par sa reconversion portuaire et améliorer son attractivité à travers la promotion de son front d'eau ?**
- **Comment positionner Alger comme une destination touristique en profitant de son héritage en affirmant son développement dans le bassin méditerranéen par le tourisme de croisière ?**

#### **IV. Hypothèses :**

- La projection d'un équipement, dont le rôle est d'accueillir le monde extérieur peut participer à l'amélioration et la valorisation de la ville
- Le franchissement des limites entre la ville et la mer par un projet qui assure une continuité paysagère mais aussi fonctionnelle, peut contribuer à la redynamisation de la zone portuaire d'Alger.

## V. Protocole de recherche :

Fig. 2 : schéma expliquant le protocole de recherche



Source : Auteur

## **V. Structure du mémoire :**

**Chapitre 1 :** Introduction générale à la thématique, y compris le contexte et l'intérêt de cette recherche, la question de recherche, le but et l'hypothèse, et enfin la méthodologie qui nous permet de vérifier l'hypothèse. Et atteindre nos objectifs.

**Chapitre 2:** À travers la recherche bibliographique et l'analyse des cas similaires à travers différentes sources: (ouvrage, thèses, mémoires, articles...etc.), ce chapitre aborde le phénomène de la métropolisation, et le concept ses villes portuaires et leurs problèmes en mettant l'accent sur un des problèmes majeurs qui est le clivage ville/port, ainsi que la définition et les normes de la reconversion portuaire , du transport maritime et surtout du tourisme de croisière , définissant ainsi les concepts clés de la recherche.

**Chapitre 3 :** Cette partie du mémoire présente un constat sur la ville d'Alger et son port en passant par l'histoire urbaine de la ville et de son port et les impacts de cette évolution, ainsi on va aborder le projet d'Alger métropole et ce qui prévu pour la reconversion de son port.

Et en deuxième partie, on va positionner Alger dans son contexte méditerranéen et voir où sommes-nous dans le dynamisme du transport maritime et surtout des croisières.

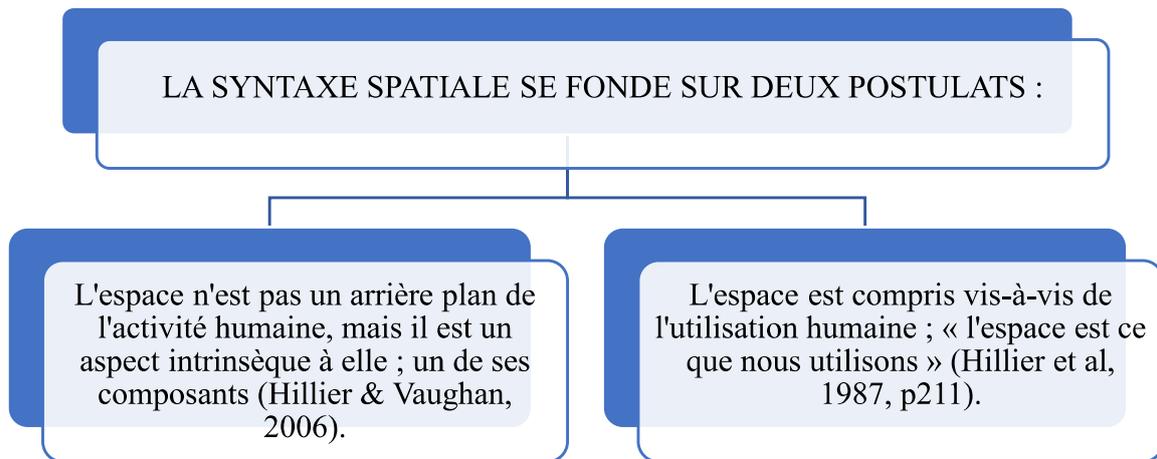
Enfin, la conclusion du mémoire est une réflexion brève sur les travaux de cette recherche, en souligne ses limites et contraintes et révélant des perspectives pour des futures recherches.

## **VI. Méthodologie de recherche :**

Afin de répondre à la problématique et aux questions soulevées, de confirmer ou d'infirmer les hypothèses prédéfinies, nous avons opter pour les méthodologies suivantes :

- **Approche analogique :** Cette phase permet d'analyser la situation du cas d'étude et le comparer par des situations similaires a travers une recherche bibliographique
- **Approche syntaxique :** Cette approche est définie par Hillier& Hanson comme « *Un ensemble de techniques pour la représentation, la quantification et l'interprétation de la configuration spatiale des constructions pour démontrer la logique sociale de l'espace* » (A. Hamouda et S. abdou, 2013) elle permet d'analyser les rapports entre le social et l'architectural en se basant sur la relation d'accessibilité et de visibilité, qui assurent la relation de l'espace avec son environnement spatial global en empêchant ou facilitant la production de certains comportements.

Fig.3 Schéma explicatif sur la syntaxe spatiale



Source : mémoire de master AKKACHE et MECHEDAL 2019/2020

## VII. Les OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

La présente recherche consiste à :

- Développer l'infrastructure maritime pour une destination touristique de qualité.
- Assurer une qualité de services, de confort, de sécurité et de loisirs pour les passagers.
- Renforcer la relation ville-port pour un tourisme de qualité.
- Organiser des croisières au niveau national et international.

**CHAPITRE 02:**  
**ETAT DE L'ART**

## **Thématique générale : la métropolisation des villes portuaires**

Dans la présente partie de ce chapitre, on va évoquer deux phénomènes majeurs, qui sont la métropolisation et le concept des villes portuaires et la recomposition ville port qui en suivra par la suite.

Depuis les années 1950, les nouvelles tendances portuaires ont fait que les anciens ports ne s'adaptent plus aux nouveaux besoins et changements, et deviennent incapable d'accomplir leurs tâches. En conséquence, ils ont été abandonnés et les activités portuaires ont été délocalisées pour soutenir la nouvelle infrastructure portuaire. Ce phénomène constitue une étape importante dans le changement brutal de la relation entre la ville et le port, appelé *le clivage ville/port*, qui sera suivi par une opération de réaménagement appelée « reconquête » sera menée, visant à la réorganisation de la ville/port, qui a pour but de recoudre les liens coupés entre la ville et son front de mer par le clivage. (Aouissi K.B 2013)

Ce phénomène va engendrer un nouveau bouleversement qui va ouvrir des nouvelles perspectives pour la ville portuaire, mais cette fois-ci il se fera au profit de la ville et de la fonction urbaine. Cela permettra à la ville de découvrir une nouvelle jeunesse, d'établir sa propre identité, de se connecter avec la mer, et de trouver une nouvelle fonction envers le tertiaire, ce qui en fera une place mondiale dans le courant du métropolisation.

### **I. Concept de métropolisation :**

Larousse et le Robert n'ont proposé une définition explicative et claire, mais selon la communauté scientifique internationale :

**I.1 La métropole :** Une définition générique qui renvoie à l'étymologie : « La ville -mère » (du grec *mêtêr* : mère et *polis* : ville) c'est-à-dire la capitale, la ville qui a colonisé des territoires, fondé d'autres villes, la ville de domination, la ville tête d'une armature urbaine ou d'un réseau urbain, la ville de commandement. (Claude Lacour et Sylvette Puissant 1999)

La métropole désigne un pôle de concentration des activités et des hommes qui affirme son rayonnement sur un espace.

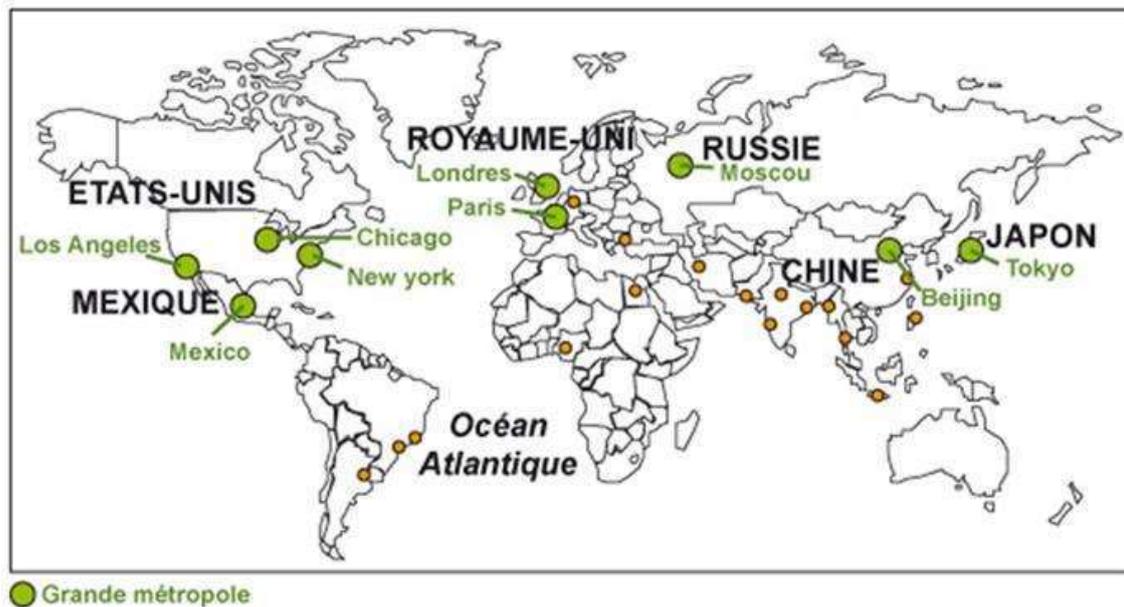
C'est une grande ville, plus dense et plus puissante, plus industrielle, plus commerciale et plus financière, plus diversifiée et plus complexe, plus insérée dans les réseaux-monde et plus dominatrice qu'une ville ordinaire, dotée de fonctions essentielles de décision, de direction et de pouvoir (création, information...) exerçant son emprise sur de vastes territoires et, pour les centres les plus puissants, bien au-delà des territoires nationaux. (Robert Escallier, 2002).

**I.2 Le métropolisation** est un terme plus récent qui désigne les processus dynamiques qui façonnent les métropoles et la transforme en métropole. (Michel Bassande, 2001)

Une métropolisation est donc un ensemble des processus économiques, démographiques, sociaux, culturels et symboliques, conduisant une très grande ville à dépasser son rôle de simple organisation régionale et de territorialité continue. (Claude Lacour et Sylvette Puissant, 1999).

Elle décrit les mécanismes de concentration des populations, des fonctions et des pouvoirs de commandement, favorables aux plus grands centres urbains. (Robert Escallier, 2002).

Fig.4 : carte présentant les grandes metropoles dans le mondes



Source : google image

### **I.3 Les critères de définition d'une « métropole » :**

Dès l'Antiquité grecque métropolie désignait la ville mère qui rayonne en direction de ses colonies et dépendances. Le concept de métropole s'articule autour de caractéristiques communes :(cour de géographie urbaine en 3 -ème année licence 2018/2019)

- Concentration économique : activités / richesses.
- Concentration démographique et étalement urbain.
- Concentration des pouvoirs : décisionnel, économique, financier, politique et culturel.
- Infrastructures et réseaux.
- Rayonnement international.

### **I.4 Les types des métropoles :**

C'est rayonnement qui apparaît que toutes les métropoles n'ont pas le même rayonnement et la même influence. On peut dès lors établir une hiérarchie de celles-ci :(cour de géographie urbaine en 3 -ème année licence 2018/2019).

Fig.5 : tableau explicatif des types des métropoles dans le monde

Les métropoles d'influence régionale	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ces villes où se concentraient des fonctions de tertiaire supérieure pour leur population et leur région, qui deviennent progressivement des villes où se concentrent les services nécessaires au développement des entreprises</li><li>• Ex: Sydney, Séoul, Istanbul ou encore Rome</li></ul>
Les métropoles d'influence continentale ( Mégapoles )	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ce sont des espaces parcourus par des axes qui réalisent une partie majeure de la production mondiale</li><li>• Ex: Dubai, Los Angeles, Hong Kong ou Barcelone</li></ul>
Les métropoles mondiales ( Global Cities )	<ul style="list-style-type: none"><li>• Il n'existe que 4 : New York, Tokyo, Londres et Paris avec un rayonnement planétaire</li><li>• Pôles de concentration des fonctions urbaines les plus rares et influentes dans les domaines politique, économique, scientifique et culturel. En conséquence, elles deviennent les pôles qui composent le monde spatial et la principale puissance économique.</li></ul>

Source : Auteur en se basant sur les cours de géographie urbaine de 3<sup>e</sup> -ème année architecture

## II. Concept ville portuaire :

Le concept des villes portuaires est apparu au Japon, dans le contexte d'une intégration étroite des ports et des activités industrielles. Il n'y a pas de définition exacte de ce concept, car il varie selon les disciplines et les différentes méthodes (géographie, sociologie, économie, histoire et même genre). C'est pour cela M. MORVAN, (1999) annonce : « *La question d'une véritable définition de la ville portuaire reste posée, ou, du moins, celle de la définition d'une méthodologie permettant de l'appréhender* ».

On peut dire que la ville portuaire est une sorte d'espace de vie entrelacée avec un espace spécifique qui représente plus ou moins la ville. L'espace est créé à des fins économiques et de transport, à savoir le port. Ce dernier a retrouvé les particularités de sa situation géographique au bord de l'eau ou de la mer, ce qui est le cas général, il fournit un moyen de transport. Cela fait de la ville portuaire une baie ouverte fréquentée des deux côtés. Côté eau, il est transporté par une voie maritime, et côté terre, il est transporté par voie terrestre. Cela renforce sa position de lien entre les continents et est plus propice à son développement que toute autre ville. (Claude Prelorenzo, 2011).

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

D'une manière descriptive la ville portuaire est définie aussi par les spécialistes de la géographie urbaine comme étant : « *peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiatives, de transport (...) ces fonctions*

*différencient la ville-port des autres peuplement urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale* ». (César Ducruet, 2004).

Fig.6 : port de marseille

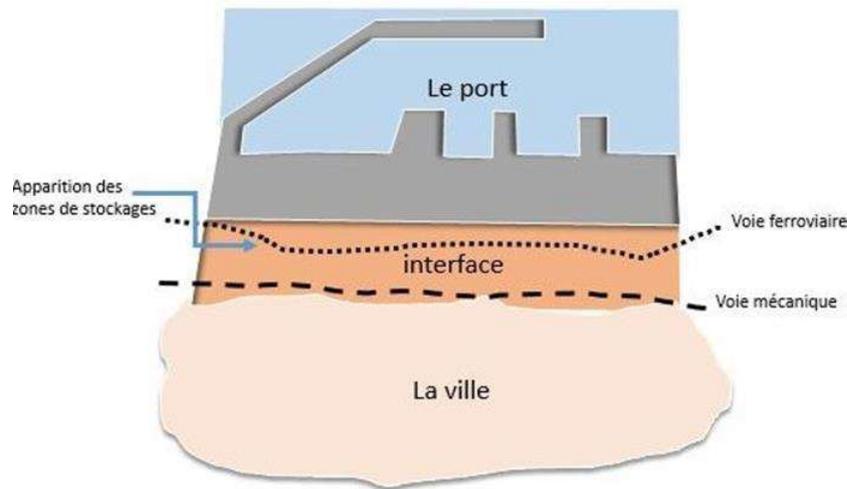


Source : <https://www.journalmarinemarchande.eu>

## **II. 1 Les interfaces ville/port :**

L'interface ville-port est la zone de contact entre l'espace portuaire et l'espace urbain de la ville (voir la figure ci-dessous). On trouve plusieurs types d'interfaces telles que l'interface qui se situe entre le vieux port et le centre historique, entre un port de commerce et une zone résidentielle, ou entre un port et une zone rurale naturelle, le type d'interface est différent. Ces interfaces peuvent également être définies de diverses manières, comme des murs utilisés dans les ports commerciaux ou des clôtures métalliques utilisées dans les ports militaires. Par conséquent, ces zones d'interface peuvent être des zones de conflit entre diverses activités plus ou moins compatibles, ou des zones de changement dans le développement urbain. (Aouissi KB, 2019).

Fig.7 : Schéma explicatif du concept interface ville/port



Source : Google image

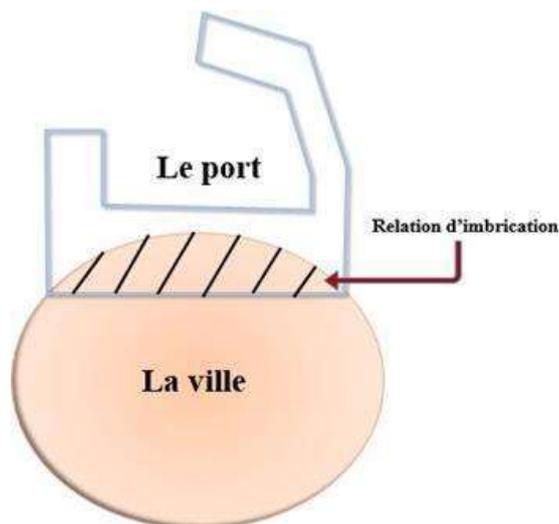
## II .2 Evolution de la relation ville/port :

De nombreuses villes sont nées des activités économiques des ports et des échanges maritimes. Ensuite, le port et la ville ont formé un système complémentaire imbriqué, créant une « des places d'échanges » (M. Colin, 1995). A cette époque, le port était le principal moteur économique. L'approche chronologique suivante basée sur le modèle ci-dessus (Chaline, 1994) nous permettra de comprendre l'évolution des relations ville-port dans le temps, qu'on va la résumer en trois étapes principales :

### II .2.1- La phase préindustrielle (relation d'imbrication) 800-1800 ans :

La particularité de cette partie est qu'il existe un lien historique très étroit entre la ville et son port, le port représente le moteur économique de la ville et crée un espace d'échanges ou d'échanges. Ces espaces forment une entité homogène, combinant entités urbaines et entités portuaires.

Fig.8 : Schéma explicatif de la relation d'imbrication de l'interface ville/port



Source : Google image

### II.2.2 -La phase industrielle 19 -20 -ème siècle :

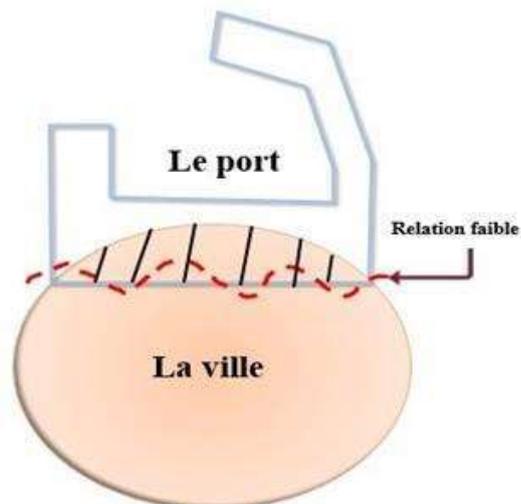
- Affaiblissement des liens ville/port :

Le développement de la révolution industrielle et du port a ses avantages et ses inconvénients. Ces ports s'éloignent de leurs villes et deviennent de plus en plus autonomes, ils ont donc une position importante en dehors des villes.

- Dissociation de la relation ville/port :

Cette étape a connu la séparation spatiale et fonctionnelle entre la ville et son port. À la fin de l'industrialisation, les relations entre les villes et les ports se sont développées avec le progrès, notamment en termes de technologie de construction navale. Par conséquent, les activités portuaires sont délocalisées en dehors de la périphérie de la ville pour disposer d'un espace d'implantation plus grand. Ensuite, l'espace portuaire constitue une rupture dans ces villes, se traduisant par une scission ville / port. Parfois, des murs ou des enclos peuvent aggraver cette démarcation.

Fig.9 : Schéma explicatif de la séparation dans l'interface ville/port

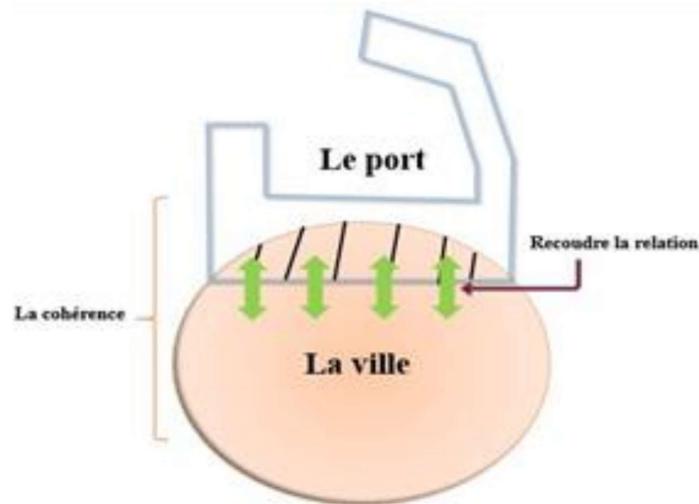


Source : Google image

### II.2.3 - Phase de réconciliation (apparition des mouvements de recomposition portuaire) :

Cette étape vise à réintégrer le port dans la ville et à favoriser la cohérence entre la ville et l'espace portuaire en faisant évoluer les dynamiques économiques, sociales et touristiques à l'interface ville / port.

Fig.10 : Schéma explicatif de la réconciliation dans l'interface ville/port



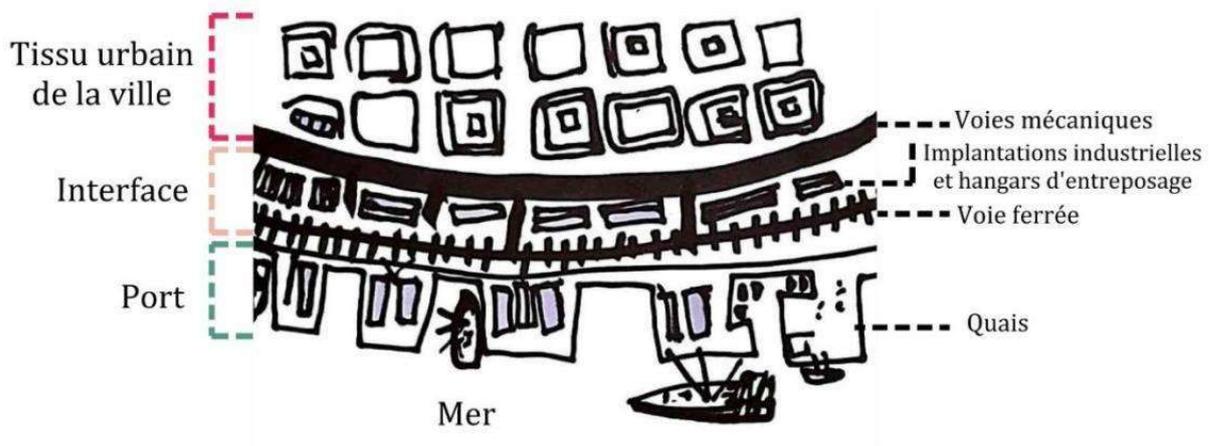
Source : Google image

A partir de la lecture chronologique de la relation ville-port, nous avons souligné deux changements brusques importants dans les recherches suivantes, dans lesquelles le port a subi une transformation significative : « la phase de séparation ville / port », et nous établirons le phénomène à cette rupture qui s'appelle le « clivage ville-port ». Une autre étape de la « réconciliation ville / port » nous permettra d'appréhender les différentes réflexions générées par les experts pour réaliser le découplage ville / port qui est le clivage.

### II .3 Clivage :

Les villes aussi ont connu des profondes mutations : (diversification des secteurs économiques multiplication des fonctions tertiaires, insertion dans une économie régionale, dilatation du territoire urbain.) et c'est dans ce contexte là qu'un phénomène est apparu appelé par les spécialistes « le clivage ville port ». Il se manifeste sous forme d'une dissociation entre la ville et son port, PAULET délire cet état en disant : « *c'est 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)* » Chaline Claude (2004) parle avec précision sur ces différentes ruptures causées entre la ville et son port ou il dit « *Mer et ports sont au cœur des mutations qui bouleversent les rapports entre l'espace et les sociétés littorales, les acteurs maritimes et portuaires au centre des recompositions, une culture maritime renouvelée émerge sur les côtes et dans les cités portuaires du monde entier* ».

Fig.11:Schéma illustratif du découplage spatial du système ville/port et séparation par une interface décalée



Source : Aouissi KB, sur la base des travaux de Wren, 1983.

### II. 3.1 Causalité du clivage

Les causalités du clivage ville/port peuvent être nées à partir de aspects principaux : (Aouissi KB, 2019).

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

Les évolutions technologiques en matière des transports maritimes, sont responsables des nombreux changements, non seulement au niveau de globalisation des échanges maritimes, mais aussi, au niveau d'organisation spatiale, économique et sociologique des villes-ports.

La conteneurisation et le gigantisme des navires ne cessent pas à se progresser grâce à l'augmentation des quantités de marchandises. Où les bateaux deviennent de plus en plus efficaces en termes de contrôle de temps et de seuil de chargement, grâce à ces nouvelles techniques.

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

D'autre part, pour raison de lier le port avec l'arrière-pays qui est considéré comme source importante de marchandise pour importation ou exportation via le port, le développement du chemin de fer et la création de nouvelles infrastructures routières deviennent de plus en

plus importants. Située entre l'espace portuaire et l'espace urbain appelée « interface », cette exigence d'activités a causé l'éloignement entre la ville et son port.

### II. 3.2 Les formes des clivages :

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

Fig.12 :tableau explicatif des formes du clivage

La dissociation spatiale	La division institutionnelle	Un déracinât social
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Séparation entre l'entité urbaine et l'entité portuaire a cause des transformations arrivées au port dès la révolution industrielle, ce qui a engendré des barrières physiques (clôtures douanières, des lignes de transports...etc.) ce qui rend cette zone inaccessible et isolée de la ville. La ville de sa part tourne le dos à la mer et perd le contact avec elle.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La rationalisation des ports et la délocalisation spatiale des équipements portuaires en dehors de la ville ; le port et la ville devient des entités de indépendantes sur le plan spatial et sur le plan institutionnel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En plus de la dilatation de l'espace portuaire sur le front de mer, une autre rupture plus prononcée est apparue appelée la « démaritimation des villes portuaire». L'image désolante d'une interface autrefois si active, constitue un véritable traumatisme identitaire pour ces villes portuaires ; ce qui prive les habitants de ces villes de leur front de mer.</li> </ul>

Source : Auteur en se basant sur les travaux de Cesar Ducret

### II.3.3 Les conséquences du clivage ville/port :

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

Fig.13 : tableau explicatif des conséquences du clivage

Délaissement des interfaces	La non-cohabitation entre la ville et le port	La dé-maritimisation des villes portuaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La délocalisation des activités maritimes et la libération d'espaces a fait apparaître alors les friches portuaires, sur les zones portuaires et urbaines où s'étaient développées des activités liées au port, ce qui fait que interfaces villes-ports deviennent une image de crise et de traumatisme peu adaptée à un développement dynamique de ces villes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le port devient condamné par la ville à cause des infrastructures routières et ferroviaires qui ralentissent la fluidité du transport terrestre et le retard de chargement ou de déchargement de marchandises ; ce qui cause des effets négatifs sur l'économiques et l'efficacité du port. La ville de son côté devient abandonnée par son port, qui est considéré avant comme le noyau principal de sa fondation et son moteur économique .</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La séparation ville/port poussent ces villes à tourner le dos à la mer, ou l'extension urbaine de ces dernières se fait loin du port, contrairement à l'ancienne époque. Les entités urbaines perdent tout contact avec leurs fronts de mer, laissant cet espace intermédiaire abandonné sans aucune animation. Cette véritable rupture sur le plan spatial et fonctionnel dévalorise la ville sur le plan urbanistique, social et culturel</li> </ul>

Source : Auteur en se basant sur les travaux de Cesar Ducret

### III. La recomposition ville/port :

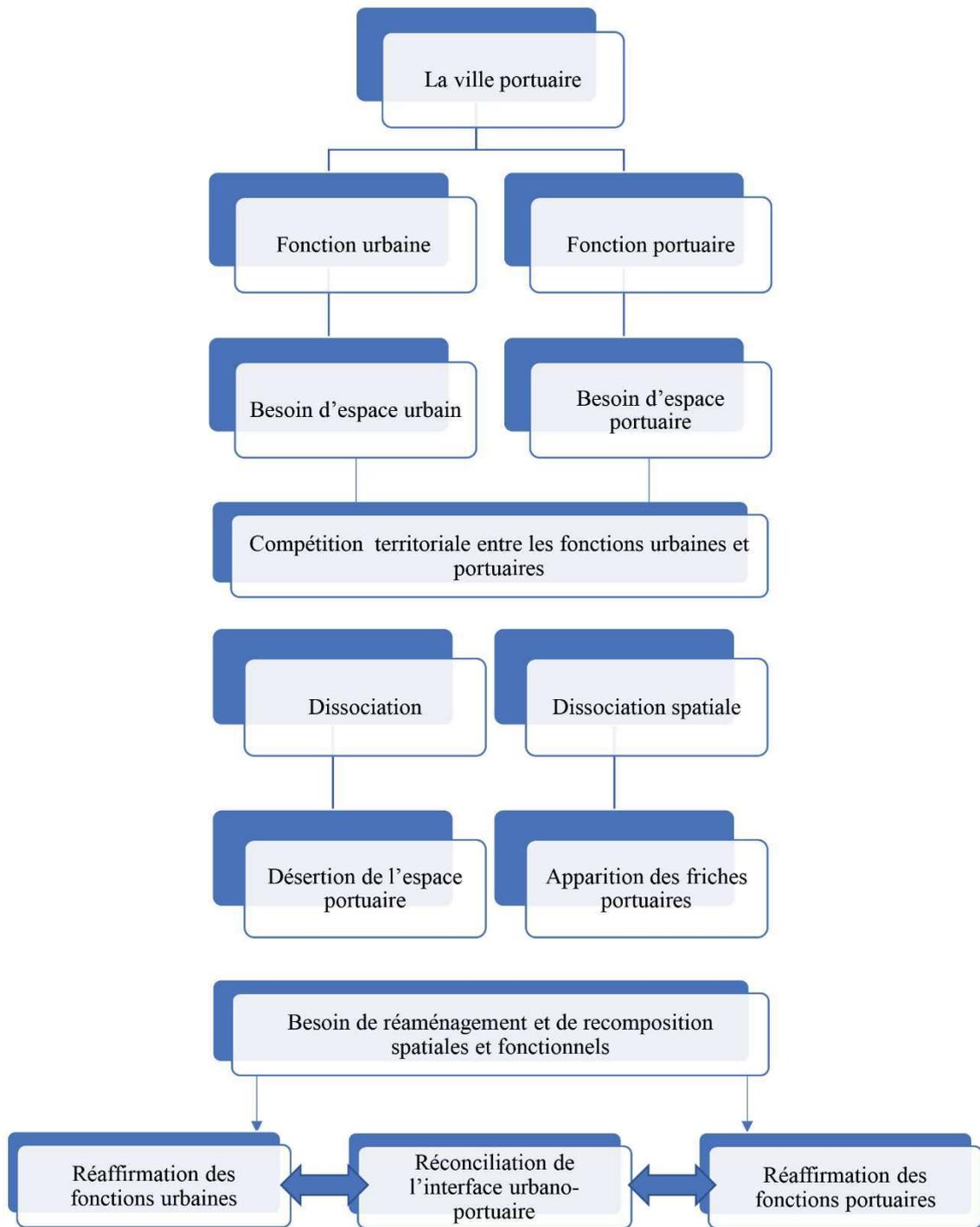
Le délaissement et la désorganisation des espaces interfaces ville/port avaient un impact négatif sur les villes portuaires : dévalorisation de l'espace, pollution, image négative, baisse des emplois de la population, des rentrées fiscales..., ce qui devient par la suite une véritable problématique. C'est à partir de là, que la politique de remise en valeur des espaces portuaires voit le jour, les villes décident alors de rendre leurs identités portuaires et de retourner vers la mer. On est donc face à une nouvelle génération de transformation qui va permettre à la ville et au port de rester combinés si longtemps.

La reconversion, le renouveau, requalification, la régénération, la rénovation et la réhabilitation...des termes qui désignent le processus de transformation du territoire et indiquent cette nouvelle politique de recomposition d'espace. Parmi ces actions un nouveau terme est empilement appelé par les spécialistes « la reconversion », signifiant la volonté de certaines villes à récupérer des tranches de son tissu urbain et leur donner une nouvelle fonction (Remy, 2006) et qui vise à une recomposition ville/port.

#### III.1 Approche de la reconversion portuaire :

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.

Fig.14: Schéma expliquant le l'approche de la reconversion portuaire



Source : Auteur

### III.2 Le mouvement de ‘ Water frontsRivitalizations ‘ la reconversion portuaire :

Diverses générations de projets se sont alors suivies dans le but de redévelopper ces espaces délaissés : ( Aouissi K.B 2019 )

Fig.19 tableau expliquant l'évolution du mouvement de ‘ Waterfronts Rivitalizations ‘ dans le monde

Les générations	Position temporelle et spatiale	Enjeux	Exemples
<b>1 ère génération</b>	Les années 50 Les états unis	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Redynamiser les centres villes et donner une nouvelle centralité au port</li> <li>2. Rehausser l'image de marque de la cité et offrir des activités susceptibles d'attirer de nouveaux flux (tourisme, congrès, shopping et loisir)</li> </ol>	<p><b>Inner Harbor de Baltimore</b></p> <p>Fig.15. vue générale sur le réaménagement du Waterfront de Baltimore. Etats-unis</p>  <p>Source: <a href="http://baltimorewaterfront.com">http://baltimorewaterfront.com</a></p>
<b>2 -ème génération</b>	Les années 80 Europe, Sydney et Brisbane	<p>Le développement économique de la ville par un modèle libéral de valorisation des espaces par les forces du marché suivant 3 axes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Création d'une ‘ entreprise zone ‘ destinée aux industries légères</li> <li>2. Réalisation des lotissements résidentiels haute-gamme</li> <li>3. Création des secondes cités</li> </ol>	<p><b>Canary Wharf de L ondre</b></p> <p>Fig.16. vue générale sur le réaménagement du Canary Wharf de Londre</p>  <p>Source : <a href="https://www.som.com">https://www.som.com</a></p>
<b>3 -ème génération</b>	Les années 90 Dans la partie ouest de la méditerranée ( Bilbao, Marseille, Lisbonne ) Naples, Tanger et même Gènes,	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Attirer les nouvelles activités économiques en prenant en considérations les préoccupations sociales, culturelles et environnementales</li> <li>2. Intégration des concepts de durabilité, écologie et justice sociale</li> </ol>	<p><b>Port de Marseille / Barcelone</b></p>  <p>Fig.17. vue générale sur le réaménagement de Marseille (Source : <a href="http://www.francebleu.fr">www.francebleu.fr</a>) Fig.18. vue générale sur le réaménagement de Barcelone (Source : <a href="https://www.hisour.com/">https://www.hisour.com/</a>)</p>

### III.3 Les atouts de la reconversion portuaire :

La propagation du mouvement de water front revitalisation à travers le monde a permis aux villes recomposées de devenir des villes mondiales, et donc il a affirmé son importance et sa nécessité comme solution au délaissement portuaires (BAUDOIN T., COLLIN M. 1992),

*« Il a permis aux villes Portuaires de revaloriser leurs fronts d'eau et de recoudre les liens perdus avec leurs ports et la mer, cela leur apportera de nombreux avantages sur les plans environnemental, social et économique. »*(Aouissi K.B 2013).

#### III.3.1 Recentrage de la ville et recyclage du foncier :

Un recyclage de fonciers des anciens territoires portuaires qui s'étendaient sur d'importantes surface de point de vue qualitatif et quantitatif. (CLAUDE Chaline. 1994)

Le recentrage et le rééquilibrage de la centralité urbaine de la ville, en recomposant les espaces délaissés, et remanier une partie de la ville et la réorienter vers de nouvelles fonctions.

Fig20. Réaménagement des anciens sites portuaires comme nouveau centre tertiaire pour la ville de Marseille, projet EUROMED



Source : <https://www.marseille-autrement.fr>

#### III.3.2 Revalorisation, Modernisation, Mondialisation et Métropolisation de la ville :

Les nouvelles fonctions adoptées se reposent essentiellement sur quatre axes ; l'environnement et les loisirs, la recherche et la technologie, les fonctions tertiaires et la culture(BOUBACHE E et DENIS D. et al. 1997) ce qui fait que l'eau devient un élément essentiellement de décor urbain.

A la suite du point précédent, la ville a été revalorisée par la nouvelle vitrine maritime moderne et a embelli son paysage urbain, lui donnant de nouvelles fonctions de troisième

nature, la modernisant, et faisant du port un moteur de sa métropolisation et sa mondialisation grâce aux nouvelles fonctions qui attirent les flux économiques et professionnels à travers de nouveaux centres de décision (World Trade Center, etc.) ou les flux scientifiques et touristiques.(HADJIEDJ Ali. 1994).

Fig. 21 Vu panoramique sur le port de Baltimore montrant 0les des activités touristiques et de loisir.



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

### III.3.3 Redéfinition de la vitrine maritime et re-maritimisation de la ville :

Le mouvement *water front revitalisation* a offert aux villes portuaires la possibilité de reconquérir leur front d'eau avec des nouvelles vitrines urbaines modernes. La 're-maritimisation' des villes portuaires par des nouvelles vitrines maritimes qui traduisent un retour de la ville portuaire à la mer.(Hayuth Y. 1988).

Fig.22 L'opéra de Sydney (Australie) sur l'ancien port, un monument architectural d'identité symbolique et de revalorisation du front d'eau de la ville.



Source : <https://blog.azimo.com>

Les villes portuaires sont fortes dans le mouvement de reconstruction, de redéveloppement, de reconquête des atouts portuaires, d'accompagnement à la réorganisation, visant à entrer sur le marché haut de gamme des villes portuaires et à retrouver leur statut d'avant-postes de la mondialisation et du métropolisation.

### **III .4Types actions dans la reconversion portuaire :**

La recomposition de l'espace portuaire n'est pas seulement la transformation de l'espace ou du territoire, mais aussi l'amélioration du contexte économique et social. Il s'articule donc autour de thèmes différents, qui varient selon les besoins d'une société à l'autre. Voici quelques-uns des principaux thèmes correspondant aux méthodes d'évaluation actuelles :

(Vallega. A 1991).

#### *III 4.1 Centralité :*

La centralité constitue en effet un point majeur pour les villes-ports. La recomposition des espaces vacants au centre permettrait 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.

#### *III.4.2 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 d'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 ».

#### *III.4.3 L'eau comme 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.

#### *III.4.4 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.

#### *III.4.5 Mixité fonctionnelle :*

Elle contribue à l'amélioration dans le fonctionnement générale de la ville, elle permet une réduction considérable des besoins de mobilité grâce à la concentration de plusieurs fonctions au même endroit.

#### *III.4.6 Les concepts de l'îlot ouvert :*

Le concept de l'îlot ouvert qui permet de créer une transition qui sera le lien fondamental entre la ville et l'espace public tout prêt de la mer.

#### *III.4.7 L'espace public :*

Ils ont un rôle central pour la ville, accueillant une diversité de pratiques sociales, apportant une variété d'impressions visuelles, sonores ou olfactives, ils sont les vecteurs de l'urbanité.

### III.5 Analyse d'exemples :

#### III.5.1 Présentation du projet :

##### CAPE TOWN : vers une nouvelle relation ville-port

Le Victoria & Alfred Water front de Cape Town (en Afrique du Sud) est classé comme une « transformation majeure du front de mer », avec d'autres exemples internationaux tels que Darling Harbour à Sydney, Inner Harbour de Baltimore, La transformation des fronts de mer de ces villes, quel que soit le facteur de motivation, a généralement été audacieuse.

Fig.23. Vue générale sur le port de Victoria & Alfred



Source : aivp.com

Lieu et date : Cape town , Sud D'Afrique, 2006

Surface : 123 HA

Programme : 570 appartements, 11 hôtels, 200 bureaux, 80 restaurants et cafés, 450 boutiques, des équipements récréatifs

#### Points forts

- Le port de Cape Town est le second port Sud-Africain après Durban.
- Il a un rôle majeur dans la stratégie de développement économique de la ville.
- Une localisation stratégique lui assure des échanges avec le monde entier et fait de lui porte d'entrée sur le marché africain
- Son trafic de marchandises non-conteneurisées a dépassé les 2 MT

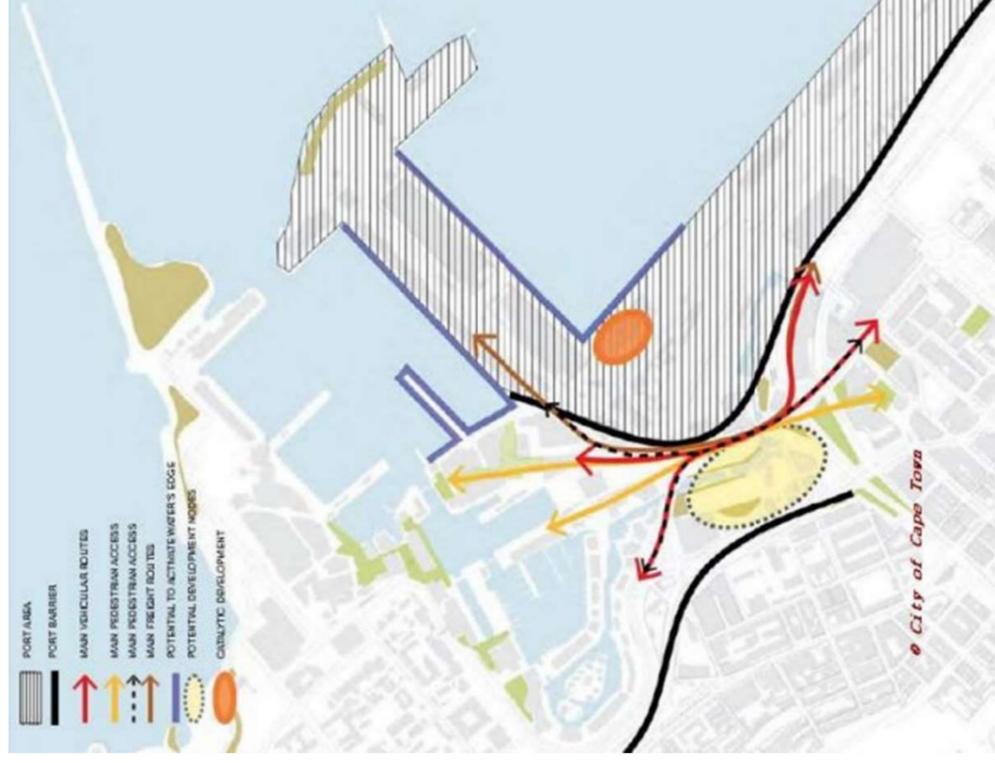
#### Points faibles

- Il s'est détaché de la ville et enfermé sur une fonction commerciale et industriel
- Le port il fait face à des problèmes d'accessibilités routières croissants

### III.5.1.2 les enjeux du projet :

Le but des autorités est de développer un aménagement mixte au cœur du port et le relier à la ville mais également d'y préserver le patrimoine maritime et l'authenticité des lieux. Le choix qui est alors fait d'y maintenir certaines activités portuaires permettra de satisfaire à ce double objectif tout en répondant aux besoins du port et d'une partie de ses usagers, ainsi que à l'aménagement d'un terminal croisière sur le quai E, près du secteur Silo/Clock Tower en redéveloppement, va aussi dans le sens de l'accompagnement du dynamisme touristique de la ville et ses retombées attendues

Fig.23: schéma de structure du projet de la reconversion de Cape Town



### III.5.1.3 Le processus de transformation :

#### AXE 01 : Redéfinition des rapports entre la ville et le port

Phase 01 : l'aménagement du terminal croisière et des espaces à ses abords .Des équipements urbains (industries légères, commerces, ...) pour maintenir une activité en dehors de la saison croisière. Une nouvelle connexion routière et une extension du réseau actuel assureront de nouveaux points d'entrée pour le site.

Fig.24: schéma d'action de la phase 01



Phase 02 : La prolongation du canal pour créer un nouvel espace public et servira comme frontière avec le terminal croisière et les activités portuaires la libération des espaces portuaires permettra qui permet d'avoir de nouveaux développements urbains le long de Duncan Road, et de créer des espaces publics et de nouvelles liaisons piétonnes.

Fig.25: schéma d'action de la phase 02



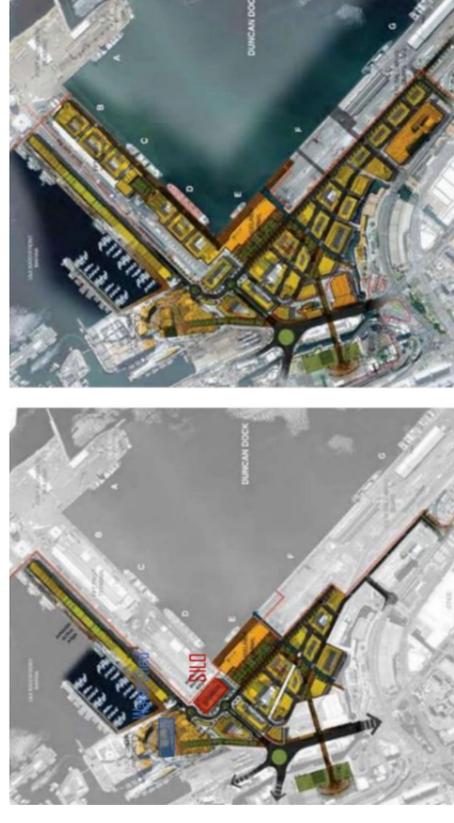
#### AXE 02 : Préservation du patrimoine et identité des lieux

La valorisation de plus d'une vingtaine de lieux emblématiques en leur offrant une nouvelle fonction telle que, le Watershed : un ancien entrepôt reconverti en un marché artisanal et un espace d'exposition, ainsi que le silo un Docks reconvertis en un musée dédié à l'art contemporain africain qui s'appuie ainsi sur l'identité africaine pour susciter son appropriation par la population et les futurs visiteurs.

Les 3e et 4e phases confirmeront ce développement vers l'urbain :

- reconversion de la Customs House et des entrepôts I & J vers de l'industrie légère, des commerces et boutiques (3e phase 10-20 ans)
- évolution des quais B, C, et D vers du bureau, de l'hôtellerie restauration, etc. (4e phase : 20-50 an )

Fig.26: schéma d'action de la phase 03 et 04



Source Fig23.24.25.26 : aivp.com

### III.5.2.1 présentation du projet :

#### **PORT DE VELLE** : vers un aménagement pour les jeux olympiques

En méditerranée, Barcelone est parmi les premières villes à avoir cherché à réconcilier le fonctionnement urbain, dès sa désignation comme ville d'accueil des jeux olympiques de 1992 est officialisée, Le quartier de Vella est a été classé « zone de réhabilitation intégrée » dès 1986. Les autorités avaient pour but de transformer ce quartier en « pôle culturel ».

Fig.27. vue générale sur le port de Barcelone



Source : aivp.com

**Lieu et date** : Barcelone, Espagne, 1986

**Programme** : Infrastructure routière, 150 places et espaces publics, des musées, des galeries, un centre d'art des hôtels, restaurants, bars, des stades, des bureaux, une université,

#### Points forts

- L'accueil des jeux Olympique en 1992
- Il joue un rôle majeur dans la stratégie dedéveloppement économique de la ville.
- L'aspect urbain de la ville en face du port
- Les financements publics et privés afin de donner une meilleure image à la ville

#### Points faibles

- La ville est coupée de son front de mer par l'autoroute et la voie ferrée reliant Barcelone aux frontières françaises
- Le port est abandonné dans un état délabré, avec plusieurs bâtiments vacants (entre-pôts, usines,...), et pollué par les décharges de la ville.

### III.5.2.2 les enjeux du projet et le processus de transformariion :

Il a fallu le coup de la candidature aux Jeux Olympiques de 1992 pour que les autorités pensent à faire un tournant historique : faire face à la mer et à son histoire portuaire ,détourner le faisceau de voies ferrées qui conduisaient de Barcelone à la frontière française et coupaient complètement la cité catalane de son littoral , et aussi restructurer complètement le Port-Vell ( Vieux Port ) et repenser , en matière de circulation , le fonctionnement des artères historiques de la vieille ville .

Fig.28. Master plan du projet de la reconversion du port d Barcelone



Source : aivp.com

- 1- Enterrement de la voie rapide et contournement de la voie ferrée
- 2- Prolongation de l'axe « la Rambla » par la Rambla del mar
- 3- Prolongation de l'axe «via laietana » sur le Port vell et jusqu'à la plage de la Barcelonetta.
- 4- Parc verts urbains sur le Moll d'esperia et le Moll de la Barcelonetta
- 5- Activités commerciales et tertiaire assurées par le centre commercial Mare magnum et l'aquarium
- 6- Esplanade sans garde-fou, pour être plus proche que jamais de l'eau
- 7- Bâtiment historique maintenu: siège de l'autorité portuaire de Barcelone

8- Le centre d'affaires World Trade center de Barcelone

9- Activité de pêche maintenue

10- Activités Hôtelière

11- Plage urbaine de la ville

### III.5.2.3 des critiques sur le projet :

Le port reprend les grandes recettes du modèle nord-américain qui ont été élaborées il y a presque 40 ans aujourd'hui : activités culturelles et récréatives à thème Maritime ou non ; Activités commerciales ; édifices pour accueillir le tertiaire; Au total, c'est en un espace dépouillé de ses singeâtes que ces options ont transformé le vieux port. ( Frédéric Lefèvre 2011 )

### La jonction Rambla-Rambla del mar :

L'idée de delayer la Rambla est excellent, par contre la connexion directe de la Rambla Del mar avec la Rambla est loin d'être idéale. L'écart physique entre les deux axes est assez large, et le cercle au niveau de la jonction n'est pas très fluide surtout à cause de la présence du bâtiment historique qui cache la Rambla Del mar à la Rambla

Fig.29 schéma expliquant la jonction rambla del mar



Source : aivp.com

### La jonction Port Vell-Barcelonetta

Le nouveau front de mer de Barcelone est sans aucun doute un succès, mais certaines opportunités fondamentales n'ont pas été saisies. L'axe de La Rambla peut être prolongé jusqu'à la plage de la Barceloneta, reliant ainsi non seulement la ville à son port, mais

aussi à la corniche. L'extension de cet axe rendra la marche plus intéressante.

Fig.30 schéma expliquant la jonction du port



Source : aivp.com

### III.5.3 synthèse:

Pour l'exemple du Cap comme dans de nombreuses autres villes portuaires, la réussite de cet ambitieux projet, le devenir du port lui-même et son intégration réussie à la ville se joueront sur :

- Profiter des bâtiments environnants et leur donnée une nouvelle fonction afin de garder l'identité du lieu et diminuer et dépenses
- La liaison toujours avec la ville par des axes qui devient axe majeur par la suite
- L'intégration des activités sociale pour garder le port actif et fréquentable tout le long de l'année

Ce qu'on apprend de l'expérience Catalane qui l'un des projets le mieux réussi dans sa reconversion portuaire est :

- La diversité fonctionnelle qui rend le projet fréquentable le long de l'année et non seulement pendant les événements sportifs
- La prise en considération de son environnement et le mettre en valeur
- La création d'équipements publics ou projets privés a poussé les investisseurs à avoir une raison de revenir à Barcelone et surtout à y investir leurs capitaux.

## **Conclusion :**

Les grandes opérations de reconversion des ports anciens peuvent être assimilées à de grandes entreprises de séduction. En plus de la réponse de l'urbanisme au dysfonctionnement du secteur d'intervention, une image attractive de la ville internationale est en construction.

Le nouvel environnement économique de la ville portuaire se concentre sur l'industrie des services et l'industrie tertiaire. Par la concentration des mobilités et la polarisation des activités et des richesses liées à la « métropolisation », la ville devient un espace de production privilégié. Dans le même temps, chaque ville fait partie d'un réseau mondial, où elle est en concurrence directe avec ses paires et est donc « compétitive ». Ainsi, pour assurer son propre développement, la ville cherchera à arriver, concentré et favoriser le maximum de flux afin de se positionner solidement dans le cadre d'une « mondialisation » régionale, nationale ou internationale. Ces trois concepts (métropolisation, mondialisation et compétitivité) donnent aux villes portuaires une nouvelle identité ou ce qu'elles doivent être : *'des métropoles mondiales en compétition'*. (AouissiK.B2013)

Dès lors, l'enjeu principal est de redonner le rôle d'interface internationale à la ville portuaire, et de restaurer une certaine synergie entre les fonctions portuaires et urbaines localement, afin d'accompagner et de stimuler le processus de métropolisation par la fonction d'intermédiaire et de développement. « Pour que la ville portuaire puisse mieux s'intégrer dans son réseau et s'intégrer au monde.

En dernière analyse, force est de constater que la reconquête du waterfront n'est pas une simple transformation et réutilisation de territoires portuaires abandonnés, mais un recentrage et une refonte, qui ouvriront une nouvelle perspective de mondialisation et de métropolisation pour les villes portuaires. Le couple ville et port comprend donc que la rupture n'apportera aucun bénéfice, au contraire, ils doivent se conjuguer et se compléter pour conjuguer fonction portuaire et fonction ville. Leur avantage réside dans cette complémentarité, qui a fait leur gloire et leur éclat historique.

## **Thématique spécifique : Transport maritime et tourisme de croisière**

La fin du XVe siècle est une période de grandes découvertes, dont la découverte du nouveau monde par Christophe Colomb en 1492. Au XVIe siècle, l'essentiel du commerce international entre l'Europe et les pays du Maghreb se faisait en Méditerranée, c'est pourquoi le transport maritime était concentré dans cette zone géographique. Ces découvertes ont donné naissance au trafic triangulaire entre l'Europe, l'Amérique et l'Afrique, ainsi les navires négriers ont fréquenté ses côtes. Les progrès technologiques ont également participé au développement du transport maritime avec l'invention des machines, ce qui contribue à rendre les navires plus rapides et plus efficaces.

Cependant le transport maritime ne se limite pas à des fins commerciales seulement mais touche aussi au secteur touristique par plusieurs types d'infrastructures maritimes dont on cite les navires de croisière.

La croisière est un domaine qui retient de plus en plus l'attention dans société occidentale. Considéré comme un modèle de vacances innovant et original par beaucoup, ça fait de plus en plus plaisir aux touristes. Cependant, l'industrie est encore peu connue Chercheur scientifique. Dans cette partie, nous allons essayer de déterminer ce qu'est la croisière d'abord, son évolution et son impact dans divers secteurs, ainsi que le poids qu'elle représente actuellement dans le monde.

## **I.Transport maritime.**

### *I.1. Transport maritime comme concept*

#### *I.1.a-Définition de transport maritime*

C'est une activité économique concernant le transport des marchandises et des passagers par la voie d'eau.

Le transport de personnes par voie maritime a constitué une composante majeure de l'activité maritime, mais avec l'essor de l'aviation il a perdu beaucoup d'importance, il subsiste de manière significative dans seulement deux créneaux importants : les traversées courtes et les croisières .On peut y ajouter les voyages d'exploration scientifiques et les courses sportives,qui ne relèvent cependant pas à proprement parler du transport. Il est de nature international, sauf que parfois, et suite à des fonctions de cabotage, il se fait avec le long des côtes d'un pays ou au travers d'archipels.(Wikipédia, consulté le 14/05/2021).

#### *I.1.b-évolution du transport maritime :*

Le transport maritime a une longue histoire, l'homme a su creuser des troncs d'arbres et assembler des blocs de bois depuis le début, il a compris que cette voie navigable peut être utilisée pour transporter des personnes et des marchandises.

Fig.31 :PIROGUE<sup>1</sup> ancienne en bois - L : 180 cm



Source : <https://www.horizondeco.com>

L'art de la navigation est né très tôt. Les rames des XVe et XVIe siècles (caractéristiques de l'âge primitif) et les voiliers ont été les premiers instruments de navigation utilisés. Puis

---

<sup>1</sup>Une barque ou **pirogue monoxyle** est une embarcation construite dans une unique pièce de bois taillée dans un tronc d'arbre.

l'émergence des voiliers a finalement conduit aux dispositifs mécaniques du XVIIIe siècle. siècle était aussi considéré comme le siècle des grandes découvertes.

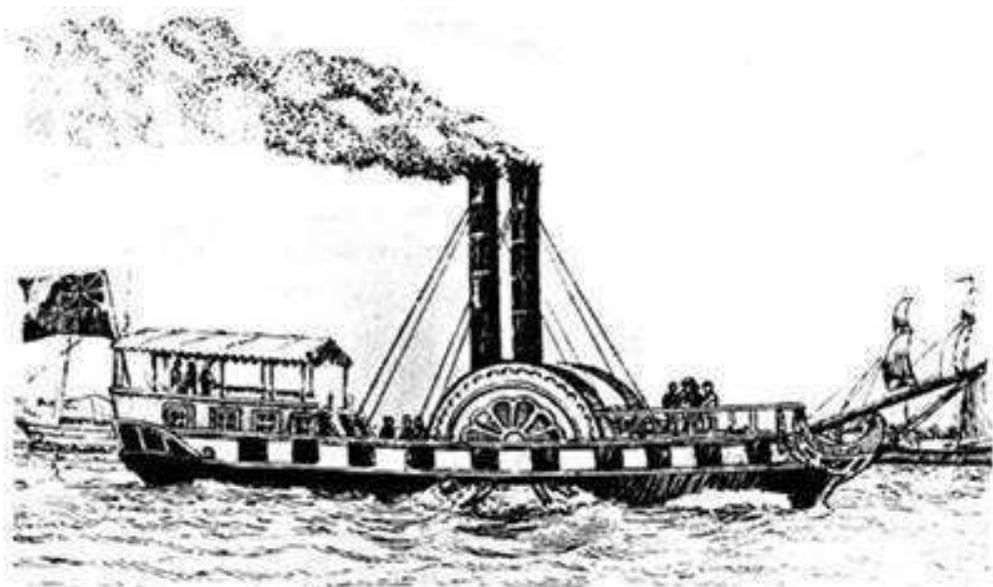
Fig.32 :photo del'Invincible Armada espagnole, au départ de Ferrol ou on voit des bateaux avec voiliers et rame appelés galions



Source : <https://collections.rmg.co.uk>

En fait, la structure en acier a remplacé la structure en bois du navire. La découverte des machines à vapeur et les améliorations de James Watt, la découverte des hélices et des turbines ont permis de construire des bâtiments (navires) rapides et solides.

Fig.33 :photo d'un navire à vapeur.



Source : [www.histoire-pour-tous.fr](http://www.histoire-pour-tous.fr)

Il faut ajouter une étape importante à cette évolution qui se caractérise par l'apparition des boussoles et des gouvernails. Après avoir découvert ce qui est considéré comme un nouveau bâtiment, en raison de l'énorme volume de marchandises à transporter, le transport maritime est devenu de plus en plus un outil auxiliaire indispensable pour le commerce et les industries émergentes.

Quant à l'échange à courte distance (transport côtier), il s'agit d'une pratique intensive dans toutes les mers intérieures, et reliant tous les continents, il contribue à maintenir ou Le développement d'une culture commune, comme la Méditerranée. Ces cultures océaniques sont Des échanges commerciaux basés sur l'histoire et les privilèges anciens et communs.

Concernant le transport de personnes, si l'occupation principale du transport est de transporter des troupes, des missionnaires, des immigrants, coloniser d'autres zones, il s'est développé et devenu un moyen de communication (Navire de croisière); pour de nombreux pays, pour un usage intensif et des trajets courts (de quelques minutes à quelques jours). (Boris Chabanel. 2007).

### *1.2 Transport maritime de personnes*

En ce qui concerne le trafic de passagers, il y'a deux types de trafics : le trafic des navires de croisière et celui des navires à passagers autres que de croisière. Le transport maritime des personnes comprend quatre secteurs qui sont :

*1.2.a Le secteur international de longues distances* :c'est une sorte de transport intercontinental. Il est effectué par des lignes intermédiaires entre différents pays, et sa fonction principale est de transporter des marchandises ou des personnes d'une destination à une autre.

*1.2.b Le secteur des croisières.* :Une croisière est un itinéraire de voyage sur un bateau de croisière Géant ou bateau de croisière, il peut être transporté entre deux ou plusieurs destinations, le but est le loisir et la découverte.

*1.2.c Le secteur de courtes distances.* :Il s'agit du transport côtier de personnes ou de marchandises entre différentes villes côtières d'un même pays afin de réduire la fluidité du trafic sur la route.

*1.2.d Le secteur de Plaisance* : La plaisance, ou navigation de plaisance, est une activité nautique à but de loisir, y compris le transport nautique de loisir (voile, bateau à moteur, véhicule amphibie, jet-ski (bateau à moteur), aéroglisseur, hydravion, sous-marin de poche). (Boris Chabanel. 2007).

### *I.3. Le transport maritime comme vecteur à multiples avantages :*

Si la mer est l'avenir de la terre, l'industrie maritime s'inscrit clairement dans l'industrie du futur. « Tout ce que vous avez autour de vous est passé par la mer ». Cette affirmation part d'un constat simple :(Michel Savy. 2010).

#### d.1 Dans le monde :

- 90 % des échanges mondiaux sont transportés par la mer. Le transport maritime est le mode le plus respectueux de l'environnement : avec moins de 3 % des émissions dans l'air, il émet 5fois moins de CO<sup>2</sup> que le transport routier et 13 fois moins que le transport aérien.
- Enfin, le tourisme littoral et la croisière seront de plus en plus, des enjeux pour dynamiser des littoraux tout en protégeant les milieux marins et en faisant découvrir les richesses et la fragilité de leurs écosystèmes, générant de multiples activités économiques.

#### d.2 En méditerranée :

En matière de trafic passagers, cette zone maritime représente 30 % des mouvements au niveau national, soit environ 10,3 millions de passagers, à cause des liaisons avec la Corse et l'Afrique du Nord.

## **II. Le tourisme de croisière**

### *II.1 Le tourisme de croisières comme concept :*

#### *II.1.1 Définition du tourisme de croisières :*

Une croisière est un voyage touristique sur un paquebot ou un bateau de croisière, qui peut s'effectuer entre deux ou plusieurs destinations de loisirs et de découverte.

Les navires de croisière longtemps réservés aux élites qui « tuent le temps » s'ouvrent au tourisme de masse à travers des concessions commerciales pour les classes supérieures et moyennes des pays riches et de quelques pays émergents. Dans le contexte d'un marché de plus en plus mondialisé et capitalistique, ce développement s'accompagne de nouveaux navires géants, d'une organisation des routes et d'options d'escale à coûts optimisés.(Alain A. GRENIER, 2008).

### *II.1.2 évolution du tourisme de croisières*

Les origines de la croisière remontent à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. (Alain A. GRENIER, 2008)

- La première croisière fut organisée par P&O2 en 1844. Elle emmena le trois-mâts "Iberia" avec 37 passagers en première classe et 16 passagers en deuxième classe, de Londres au Caire.
- En 1891, les directeurs de la HapagCompany organisèrent une agréable traversée de l'océan Atlantique à bord de l'August Victoria.
- Au XX<sup>e</sup> siècle, avant que la British CunardCompany ne formule sa stratégie de croisière sous l'empreinte romantique de l'âge d'or des navires de croisière, les navires allemands dominaient l'Atlantique Nord.
- En 1912, le naufrage du Titanic, transportant 2 223 passagers, met pour la première fois en sécurité le navire.
- Jusque dans les années 1960, un grand nombre de paquebots légendaires ont quitté les grands chantiers navals européens, comme l'Île-de-France, le célèbre Normandie, ou le Queen Mary et Elizabeth II. Entertainment, Carnival Company l'a nommé "Fun-ship". Et le marché américain a rapidement explosé.

Au début des années 2000, après de nombreuses acquisitions, le marché était monopolisé par trois géants : Carnival, Royal Caribbean et Star Cruises, qui détenaient conjointement la quasi-totalité de la flotte mondiale de croisières de différentes marques. Si le paquebot navigue sur toutes les mers du monde, certaines zones géographiques particulièrement attractives ont bien compris les bénéfices que représentent les visites de ces géants pour leur économie et peuvent adapter rapide. (<http://humeurtouristique.com/histoire-de-la-croisiere-maritime/>).

### *II.1.3 enjeux du tourisme de croisières :*

Le tourisme de croisière en Méditerranée est propice au développement économique et touristique des pays côtiers, en particulier dans les pays de la Côte Sud, qui peuvent trouver dans ce développement des opportunités pour diversifier leurs services touristiques et renforcer les nombreux ports disséminés dans leurs abords de ville dans des régions et des littoraux, dont la plupart sont le siège d'un patrimoine culturel très important.

Depuis plus d'une décennie, l'industrie de la croisière a connu un développement fulgurant dans le monde : de 1995 à 2007, le flux mondial de croisiéristes a triplé, atteignant 18 millions en 2008. (Maxime Weigert. 2011).

Fig.34 les différents sites du patrimoine mondiale autour du bassin méditerranéen



Source : <http://whc.unesco.org/fr/254>(consulté le 29/03/2021)

Du point de vue des effets de développement du tourisme de croisière, l'industrie semble être à l'intersection des quatre types d'enjeux suivants :

Fig.35 tableau représentant les différents enjeux du tourisme de croisiere

Les enjeux économiques :	Les enjeux portuaires :	Les enjeux urbanistiques :	Les enjeux touristiques
<ul style="list-style-type: none"> <li>•Des retombées économiques importantes qui se manifestent à la fois sous la forme d'emplois, liés aux différentes prestations auxquelles font appel les compagnies de croisières et sous la forme de rentes, liées aux dépenses réalisées par les compagnies de croisières et les touristes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Le développement de l'activité de croisière est nécessairement favorable à la compétitivité d'un port. En effet, dans la mesure où toutes les activités de la zone portuaire sont interdépendantes, les améliorations réalisées en termes de logistique et d'infrastructure en vue d'accueillir des paquebots sont utiles à l'ensemble des activités portuaires.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Le débarquement des croisiéristes implique qu'il existe une bonne connexion entre les ports et les villes. C'est pourquoi le développement portuaire occasionne fréquemment un renforcement des liens entre le port et la ville visant à faciliter la circulation des touristes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•la valorisation du patrimoine culturel (sites historiques, architecture, musées) et de l'offre d'animation de la ville portuaire (festivals, théâtre), mais aussi le développement touristique des arrière-pays et la diversification de l'offre régionale (tourisme gastronomique, tourisme sportif, etc.).</li> </ul>

Source : Auteur en se basant sur les travaux de Maxime Weigert.2011

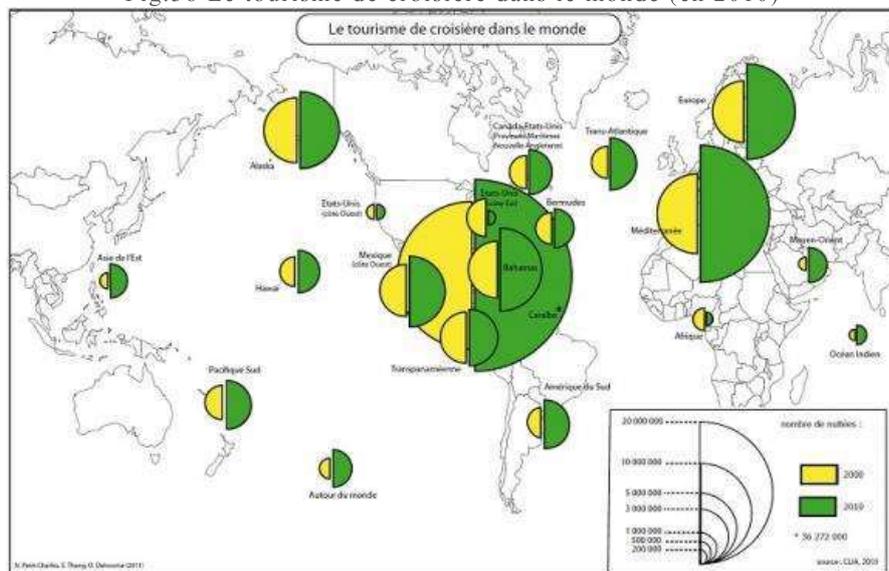
## II.1.4 Le tourisme de croisière aux différentes échelles (mondiale, en méditerranée) :

### A- l'échelle mondiale :

Le marché des croisières est l'une des industries touristiques les plus dynamiques au monde. En effet, au cours des 20 dernières années, le nombre de lits fournis par les navires de croisière est passé de 93 000 en 1990 à plus de 350 000 en 2008, soit une augmentation annuelle moyenne de 9 % au cours de cette période.

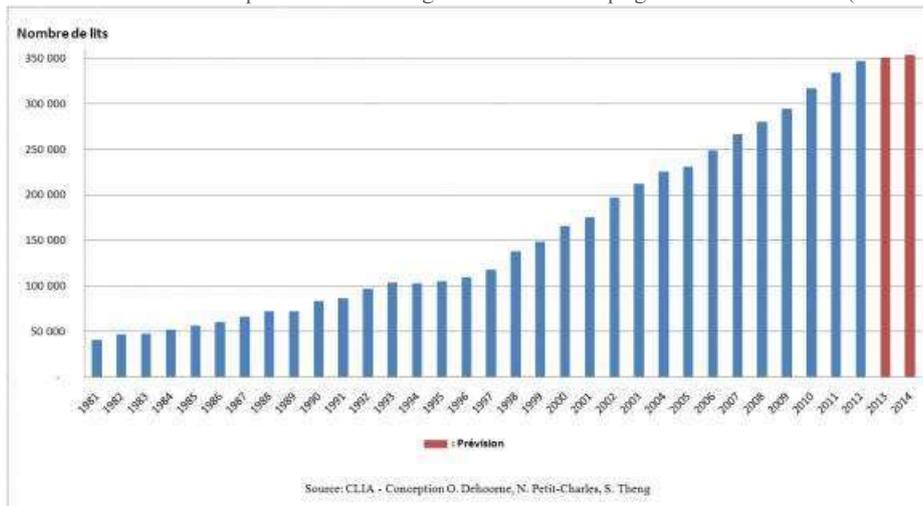
Actuellement, les paquebots connaissent leur taux de remplissage maximum (contre seulement 90 % dans les années 1970), ce qui montre que la demande est en augmentation régulière et continue. (Olivier Dehoorne, Nathalie Petit-Charles et al.2011) .

Fig.36 Le tourisme de croisière dans le monde (en 2010)



Source : <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/5629#tocto2n4>

Fig.37 L'évolution des capacités d'hébergement des compagnies de croisière (1981-2014)



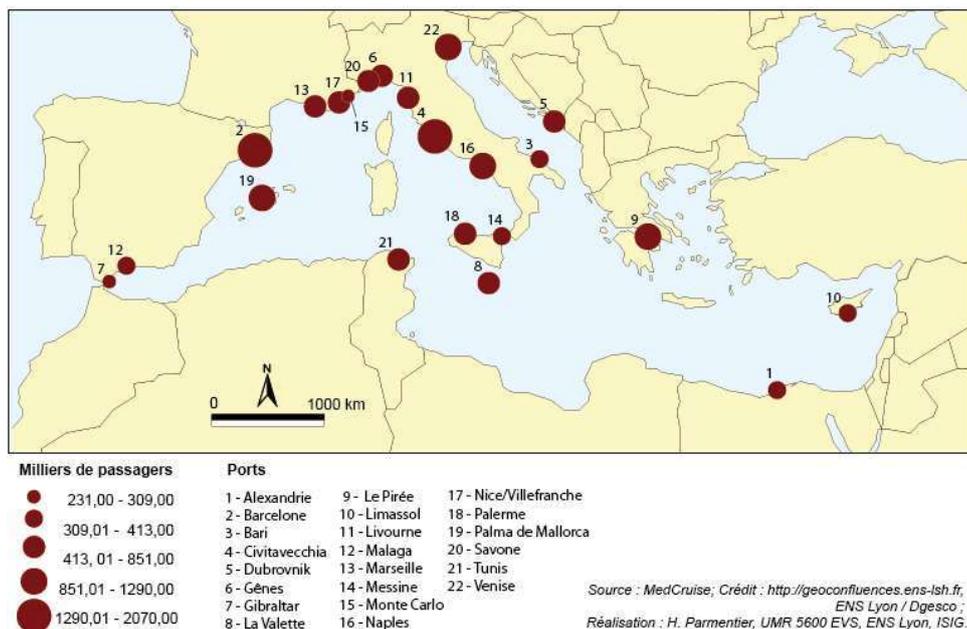
Source : <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/5629#tocto2n4>

L'augmentation de la demande est clairement en ligne avec l'augmentation de l'offre, car en une quarantaine d'années, le volume des transports est passé de 500 000 en 1970 à plus de 4,5 millions en 1990, 14 millions en 2005 et 1 900 en 2008. Millions de personnes-temps.  
*B- l'échelle mondiale :*

La croissance du marché méditerranéen reste très forte, confirmant la bonne santé de la filière. En 2008, 4,4 millions d'Européens ont effectué une croisière. Le marché a augmenté de 41 % au cours des cinq dernières années, dont 66 % ont choisi le bassin méditerranéen comme destination. L'Europe et la Méditerranée (qui ont enregistré 23,8 millions de nuitées de navires de croisière en 2009) s'attirent toujours la grande majorité des croisiéristes. Leurs performances sont intéressantes mais encore limitées du fait de la longueur des saisons utiles, notamment en mer Baltique qui compte 13 % du marché. En conséquence, la Méditerranée continue de croître en tant que destination de croisière, avec 20 millions de nuitées en 2009, soit une augmentation de 5,8% depuis 2008. (Carine Fournier. 2011).

Fig.38 les plus importants ports de croisière de la méditerranée

Les principaux ports de croisières par passagers (2008) : cumul embarquement, débarquement, transit



Source : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/tourisme/TourScient6.htm>

#### *II.1.4 Les infrastructures portuaires nécessaires pour un port afin de pouvoir accueillir des bateaux de croisière :*

Les éléments infrastructurels nécessaires pour un port afin de pouvoir accueillir des bateaux de croisière sont :

- Des quais adaptés (jusqu'à 360 mètres pour les plus grands bateaux aujourd'hui en service) avec un tirant d'eau de 10 mètres minimum.
- Des terminaux passagers fonctionnels (notamment les ports de première ligne), avec des passerelles d'accès directement connectées aux navires et conformes aux normes internationales de sécurité.
- Parking voitures en amont de la ligne (longue durée, réduction des coûts) et parking bus touristiques (pour les escales ou pour le premier arrêt).
- Système de contrôle et de traitement des bagages bien organisé et efficace avec un certain niveau de sécurité.
- Procédures d'enregistrement efficaces (les navires accueillent de plus en plus de passagers).

Une logistique de compagnie très performante pour les approvisionnements. Optimiser le transport terrestre lié à la bonne connexion du réseau de transport (ferroviaire et aéroportuaire) (Ministère de l'Équipement et des Transports, Royaume du Maroc).

## II.2 Analyse d'exemple : Terminal de croisière à Salerne , Italie

### II.2.1 présentations du projet :

Le nouveau terminal maritime de Salerne par ZahaHadid fait partie intégrante du plan d'urbanisme de la ville, qui s'inscrit dans un vaste projet de réaménagement de la zone portuaire de Salerne, a été conçu pour faciliter le mouvement des ferries et navires de croisière qui le traversent.

Fig.39 terminal maritime de Salerne



### II.2.2 Situation :

Situé en Italie à Salerne, le terminal se trouve sur le quai public qui s'étend dans le port et la marina à côté du quai de l'opéra et près de la place de la liberté.

Fig.40 situation du projet



SOURCE : GOOGLE MAPS / TRAITE PAR L'AUTEUR

### *II.2.3 Intégration au site*

La gare est située sur le quai public qui se prolonge dans le port et la marina de Salerne, le nouveau terminal maritime poursuit la relation de la ville avec la mer et établit de nouvelles liaisons, reliant les riches traditions maritimes de Salerne à son tissu urbain historique et au-delà aux collines qui encadrent la ville.

Fig.41 vu sur le port et le terminal



### *II.2.4 Forme et façade :*

Inspirée par la forme de l'huître dans sa coquille dure asymétrique enveloppant des éléments souples et fluides et des lignes ondulantes dans un toit nervuré formant une coquille protectrice dans le soleil méditerranéen intense. Les courbes "fluides « de l'édifice contribuent à faire de lui une transition en douceur entre la terre et la mer, une formation terrestre côtière qui sert d'intermédiaire entre le solide et le liquide.

La façade est dotée de grandes baies vitrées qui offrent des vues sur le port. Elle a une forme de baleine qui fait référence à la mer.

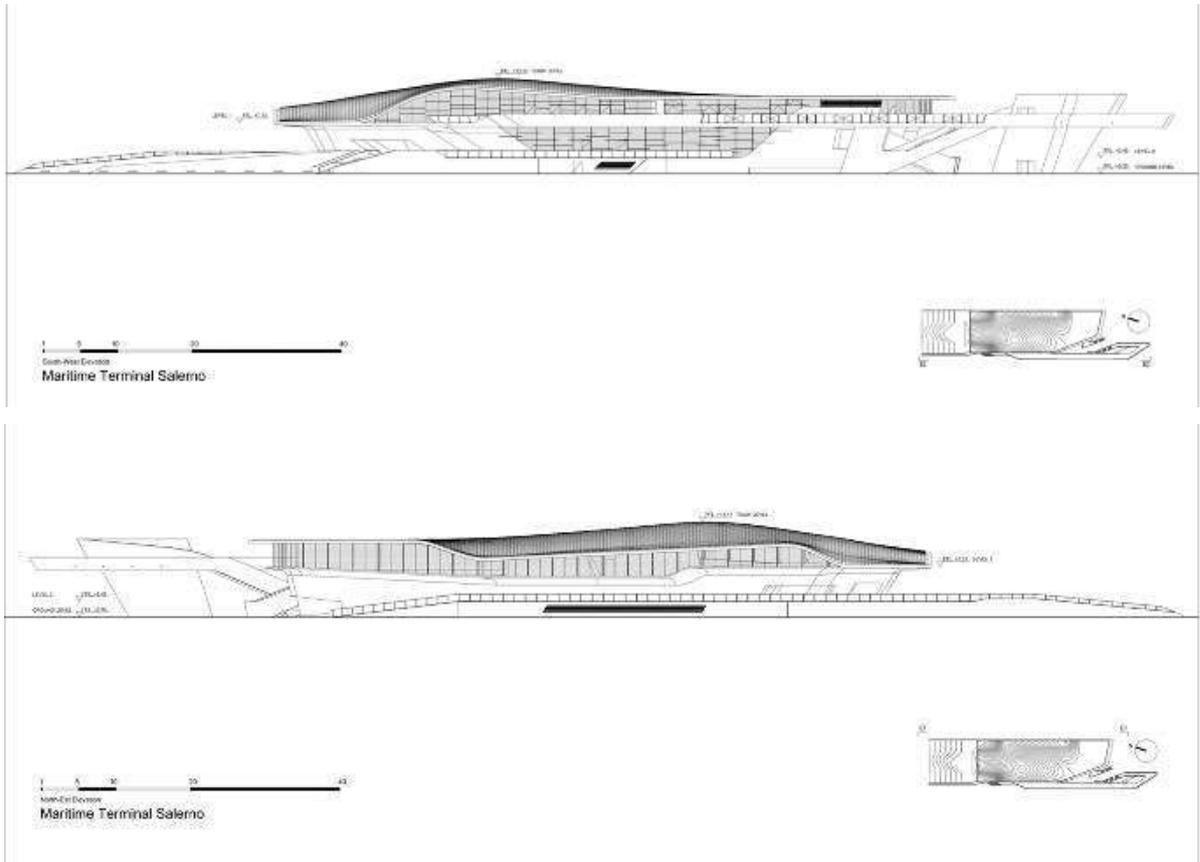
Fig.41 vu sur le projet



Fig.42 une 3d du projet



Fig.43 Les façades du projet



*a- PERMIABILITE :*

le projet est une transition en douceur entre terre et mer; une formation terrestre côtière qui sert d'intermédiaire entre le solide et le liquide. Il permet donc grâce son implantation de donner accès à la mer.

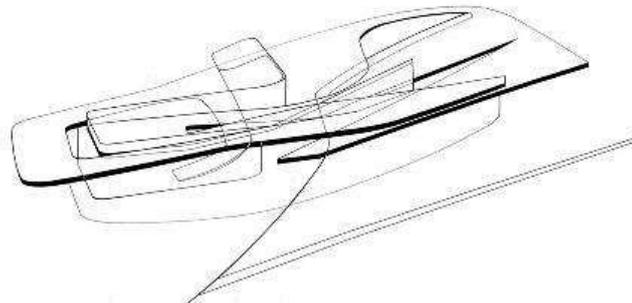
Fig.44Vu sur le projet



*b- Fluidité :*

L'enveloppe continue la relation de la ville avec la mer et établit de nouveaux liens, caractérisé par des éléments souples et fluides dans un toit nervuré formant une coquille protectrice. Elle se caractérise par l'ondulation de son toit avec une façade dotée de grandes baies vitrées qui offrent des vues sur le port.

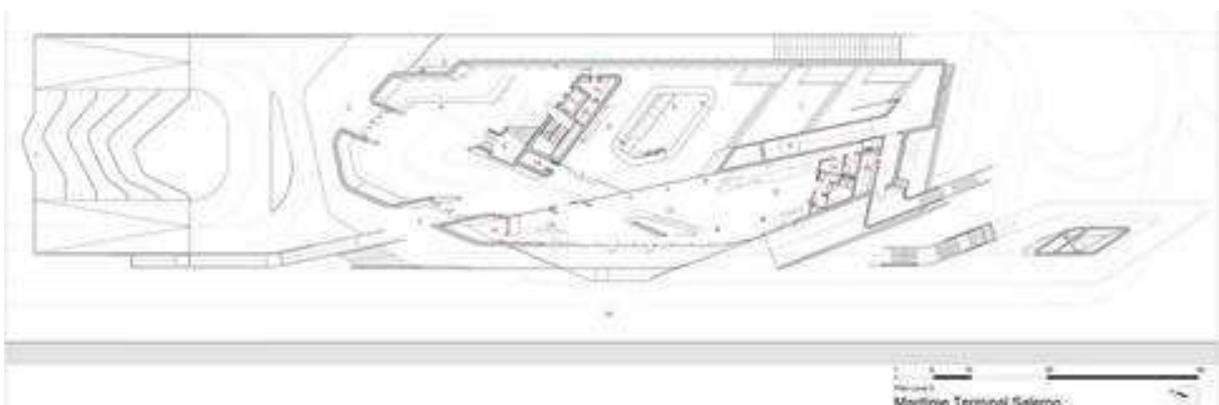
Fig.45croquis représentant la fluidité du projet fait par Zaha HADID



*II.2.5 Affectation des plans :*

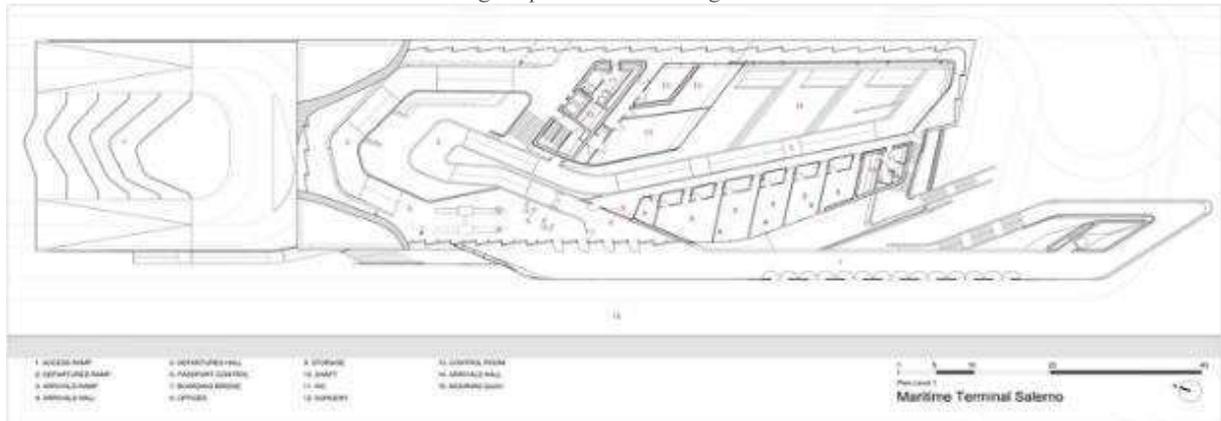
Le RDC comprend un service d'administration, avec des sanitaires et les locaux techniques.

Fig.46plan du RDC



Le 1<sup>er</sup> Etage regroupe un hall d'entrée avec un grand hall d'accueil et service de réception, la billetterie qui mène vers la rampe de départ. Il regroupe aussi des bureaux d'administration pour les contrôles aux frontières nationales et les lignes maritimes, des boutiques commerciales et les services de restauration.

Fig.47plan du 1<sup>er</sup> étage



Source fig. 39.41.42.43.44.45.46.47 : <https://www.archdaily.com>

### **Conclusion :**

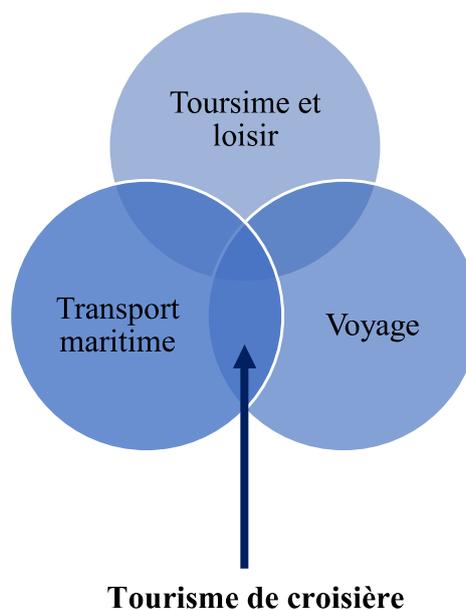
Le tourisme de croisière repose essentiellement sur le transport maritime, car avant de devenir une forme de vacances, la croisière est un concept qui mêle tourisme, loisirs, voyage (voyage) et mode de transport.

Le concept est issu de la rencontre de différentes préoccupations concernant les objectifs recherchés dans le transport maritime, les types d'éléments de transport (il existe une distinction entre le transport de marchandises et le transport de passagers), et la navigation commerciale, civile et le secteur de la navigation civile utilise des navires pour voyager à travers les eaux, ainsi que pour l'expérience de navigation et les croisières finales à des fins de divertissement).

Dans le cas d'un séjour transocéanique (croisière), les passagers utilisent un navire pour se déplacer entre deux points séparés par l'océan. Ces passages frontaliers peuvent transporter des passagers, des migrants, des travailleurs et de rares touristes.

L'avènement de l'aviation civile et l'accélération de la maniabilité qui en a résulté ont rendu les paquebots inutiles. Il n'y a aucune raison d'exister, il va se réinventer et faire plus attention à offrir du divertissement aux passagers, non seulement entre deux points, mais aussi en multipliant les escales pour découvrir des destinations exotiques. Par conséquent, il convertit une grande partie du transport maritime en transport touristique, ce qui se traduit par le concept de croisière.

Fig.39 schéma montrant l'interaction entre transport maritime et tourisme de croisière



Source : auteur

## Conclusion du chapitre 02 :

La reconversion portuaire a évolué au fil du temps en passant par un simple recyclage foncier à toute une recomposition ville-port, elle s'est aussi démocratisée dans l'espace en passant d'un continent à un autre, et en s'adaptant aux différents contextes ce qui fait qu'elle a pu atteindre toutes les villes du monde et non seulement les villes les plus développées.

En plus de son principe de base, qui est la reconquête du front d'eau et sa « *re-maritimisation* » (Vigarie, 1997), cette opération a développé une volonté de recentrage, de diversité, de création et d'enrichissement par un réaménagement spatial et fonctionnel

Ces nouveaux principes ont fait naissance à de nouvelles fonctions d'une dimension urbaine (résidentielles, culturelles, commercial..) tout en gardant la dimension portuaire avec des équipements et infrastructures portuaires qui étaient autrefois peu intégrées à la vie urbaine et qui sont devenus des symboles identitaires pour les villes, tel que les escales de croisières qui sont considérés comme des opportunités de développement inédites aux villes portuaires. (Maxime Weigert, 2011)

C'est une activité qui, au-delà de ses effets de développement économique, peut jouer un rôle important dans l'ouverture des sociétés sur le monde. Ainsi, l'une des caractéristiques principales d'un escale de croisière est l'abattement des murs encaissant du site portuaire qui scellera la réconciliation de la ville et son front de mer et produira sur la métropole des effets d'expansion spatiale inespérés, du moins sur le plan symbolique. Elle lui conférera un rayonnement national et international et qui consacrera, par la même occasion, l'entrée définitive de la ville, et le pays par la suite, dans la mondialisation.

La reconversion portuaire n'est donc plus un projet « passe » (Rodriguez-Malta, 2019) mais une opportunité d'une transformation de la ville, en offrant des solutions à des problématiques à plusieurs échelles, en passant d'un petit projet urbain, à des projets de ville et qui deviennent des projets à une échelle mondiale en vue de la place dominante des villes et métropoles portuaires.

**CHAPITRE 03 :**  
**CAS D'ETUDE**

## I. Introduction :

Dans la majorité des villes côtières, le port a joué un rôle déterminant dans leur croissance urbaine, en étant l'interface d'échange et le moteur de leur croissance économique (Chaline et al., 1999).

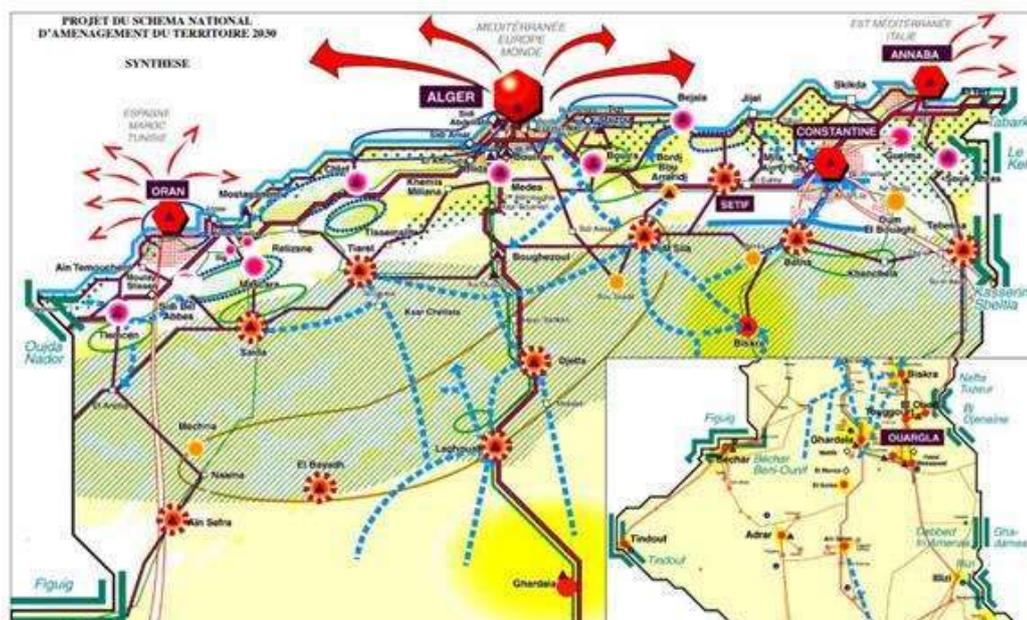
Alger n'a pas fait l'exception, c'est une ville qui est née sur un ancien comptoir phénicien et s'est étalée tout le long de sa côte jusqu'à nos jours (cour HCA de monsieur BenHamouche 2020).

*“ Le port est donc le fer de lance de la ville, et constitue un vecteur déterminant de sa croissance mais également de son déclin. ”* (Aouissi, 2019).

Alger, une métropole portuaire déficitaire si on observe tous les indicateurs urbains et socio-économiques (Srir, 2019). Et comme la majorité des villes portuaires du monde, Elle est confrontée aujourd'hui à la délocalisation de ses fonctions portuaires vers des ports à plus grand tirant d'eau (El Hamdania) ce qui n'arrange pas la situation du clivage ville/ port qu'elle vit aujourd'hui . Elle est aussi en face d'une opération de métamorphose de sa vitrine maritime suite au projet de la baie d'Alger (Aouissi, 2013)

Cet ensemble d'évènement laisse croire qu'Alger à l'ambition et la volonté de sortir de cette situation et intégrer le rang du métropolisation par le réaménagement de son espace portuaire, dont elle est déjà en retard par rapport à ses voisins méditerranéens ( Tanger, Marseille, Barcelone ) Et comme le S.N.A.T l'explique bien, il a pour objectif de faire d'Alger une ville « Top five » des villes méditerranéennes et promouvoir au rang des métropoles méditerranéennes

Fig.40: Synthèse du projet du schéma national de l'aménagement du territoire 2030



Source : <https://www.interieur.gov.dz> consulté le 17/06/2021

## II. Alger ville portuaire en difficulté :

Alger est une ville de grande importance, c'est d'abord une capitale, en termes d'infrastructures et d'équipements, qu'il s'agisse de loisirs ou de gestion administrative et politique, elle porte le poids de tout le pays. Mais c'est aussi une ville à forte polarité urbaine, elle subit les conséquences du succès et atteint le point d'étouffement dans des conditions de circulation excessive. Quant au port, il est en pleine évolution. Il revêt une grande importance tant au niveau national qu'international, quelle que soit la ville dont il dépend. Il poursuit lui-même sa trajectoire de développement provoquant diverses nuisances et renforce toujours le clivage présent.

Construit au début du XVI<sup>e</sup> siècle (Lespes.R,1921) , Le port d'Alger est le premier port commercial algérien. D'une superficie totale de 126 hectares, il est composé de trois bassins, bassin du vieux port, bassin de l'Agha et bassin Mustapha. Cet ensemble portuaire situé en plein centre-ville rend tout accès à la mer impossible, ce qui fait que la ville d'Alger a perdu sa relation avec son port et a oublié sa principale vocation qui est avant tout d'être une ville portuaire.

En se promenant dans les rues de la ville, on ressent très vite ce paradoxe : il n'y a aucun indice pour sentir ou remarquer l'existence de son port, mais il est toujours très présent et visible. Ce problème est le résultat du clivage ville/port que la ville a connu au fil des ans, et il a créé une relation déformée entre ces deux entités (urbaine et portuaire ) et cela est dû à sa vocation purement technique qui a engendré un déséquilibre au niveau de la ville ainsi que son maillage imbriqué avec la structure urbaine de la ville. Aujourd'hui, nous voyons le port comme une contrainte et un problème majeur qui met en danger le côté ville d'Alger plutôt qu'un atout pour son développement et métropolisation.

Fig.41 : Image montrant l'état du clivage que vit Alger



Source : THESE Aouissi K.B 2013

## II.1 Evolution des relations entre la ville et le port :

« La ville d'Alger domine la baie et ouvre ses bras sur la Méditerranée d'un geste fraternel. Port phénicien d'abord, un des lieux marquants du commerce maritime carthaginois; ville romaine, berbère, arabe, ottomane, française ensuite; algérienne enfin. Qui dit mieux ? Un tel "mille-feuille" culturel, lisible encore dans les strates urbaines judicieusement disposées dans l'amphithéâtre de la baie, ne laisse personne indifférent. »

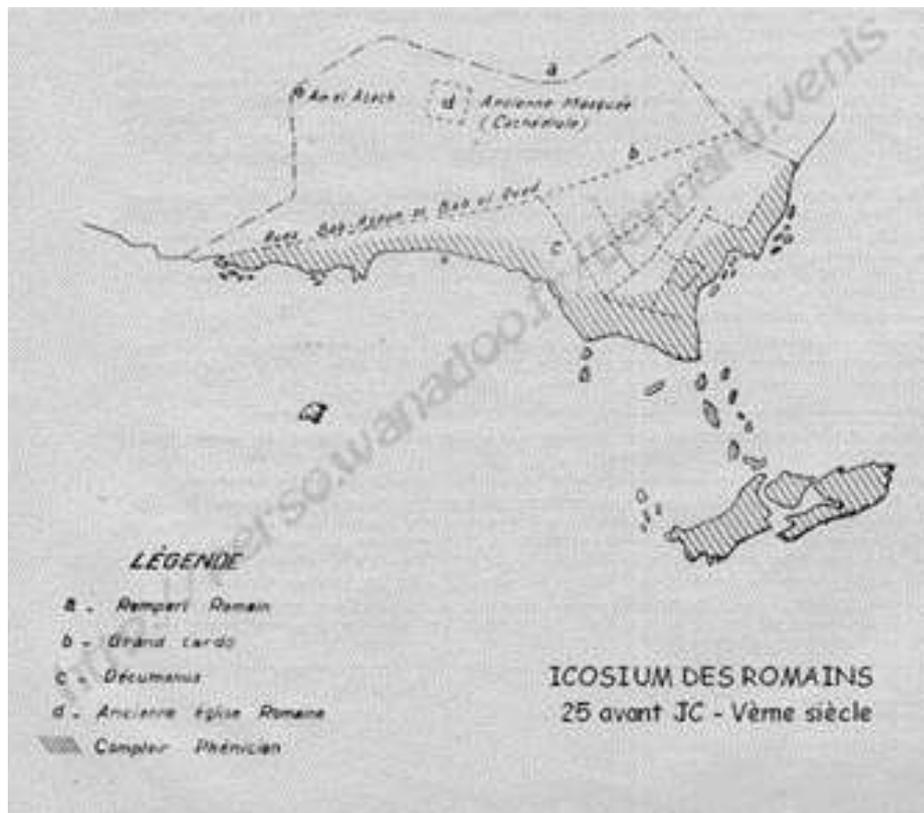
(BEREZOWSKA-AZZAG, E. 2008)

Alger est un port naturel (BERARD, A. 1837), on peut parler d'un port qui créa une ville et le vecteur décisif de sa croissance et de son évolution dans le temps. L'histoire du port d'Alger et de la ville sont étroitement liées, on remarque cette liaison en survolant historiquement ses activités et les étapes de son évolution.

### II.1.1 Le port d'Alger pendant l'antiquité :

Le port d'Alger a été créé à partir de son port, et son émergence remonte à l'époque phénicienne. Les ports à cette époque n'avaient que des fonctions similaires à d'autres ports dans le monde. C'est-à-dire un poste de traite et une base navale protectrice.

Fig.42 : Le plan de la ville romaine (Icosium )

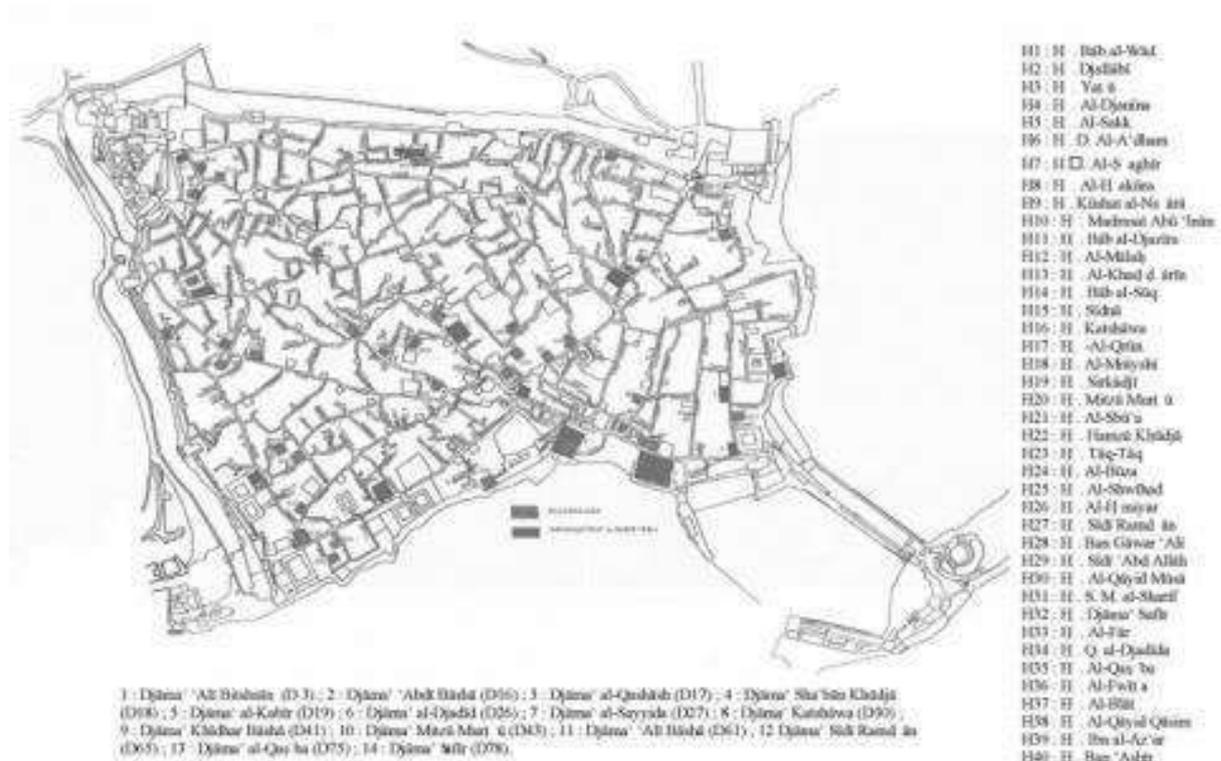


Source : wanadoo.fr

### II.1.2 Le port d'Alger pendant l'époque ottomane :

Pendant l'Empire ottoman, le port et la ville formaient une entité homogène forte et équilibrée. En 1529, Dey Khair-Eddine, avait construit une jetée qui relie les îles de Fort Le PENON ,construites par les espagnols qu'il avait chassé dès son arrivée, la terre en formant l'embarcadere de L'Amirauté ou le quai de turque et qui porte encore son nom.

Fig.43 : Le plan de la ville ottomane



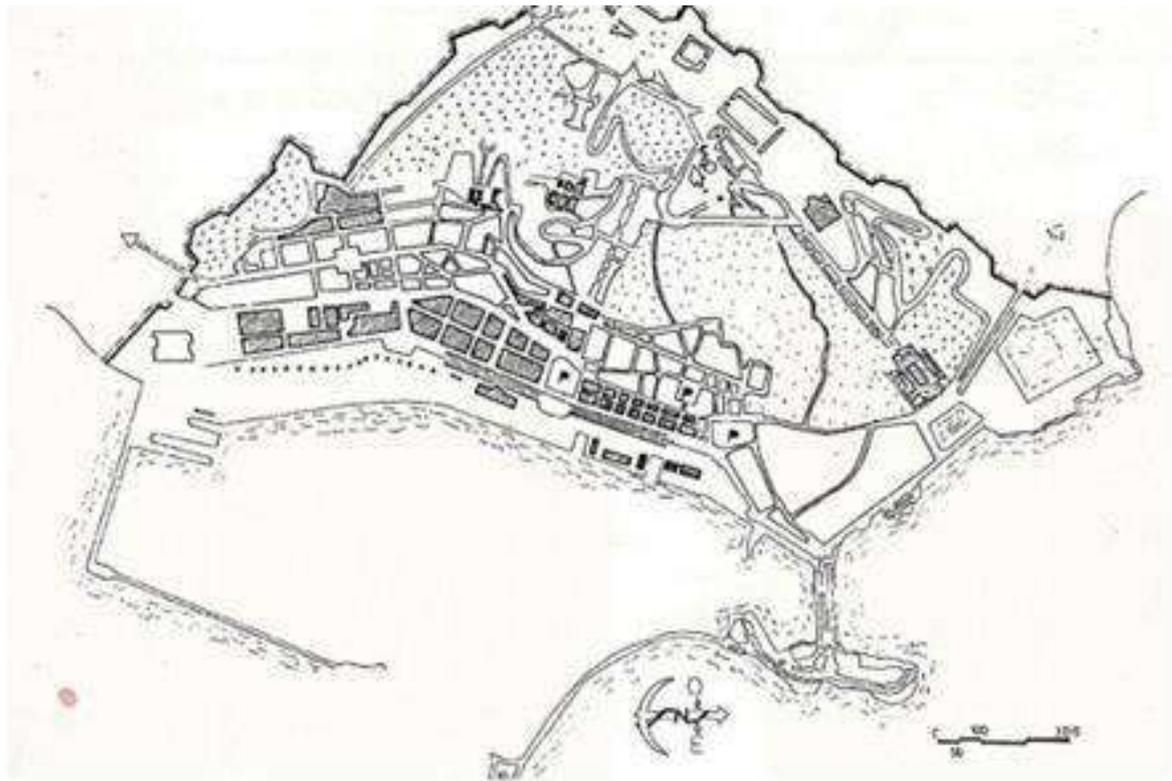
Source : <https://journals.openedition.org/remmm/4273>

### II.1.3 Le port d'Alger pendant coloniale :

Avec l'avènement de la colonisation française, des mutations urbaines à long terme et des changements drastiques ont affecté la zone portuaire d'Alger.

**Vers les années 1884**, Alger a subi une transformation importante suivie par une transformation des activités de son port de défensives et militaires à des activités tertiaires, ce qui permis un développement remarquable du port, mais le plus important était le celui de la ville. La naissance du chemin de fer et sa connexion avec les villes voisines ont créé un réseau terrestre fort. Le développement du port linéairement vers l'est a créé une structure industrielle liée aux activités portuaires.

Fig.44 : Le plan de la ville d'Alger pendant la 1<sup>ere</sup> période coloniale



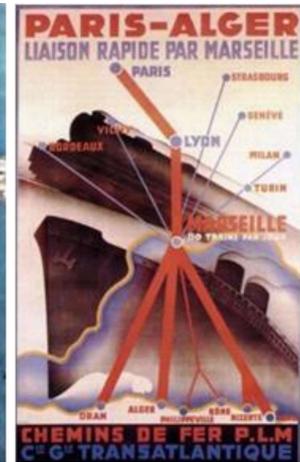
Source : google image

Ce n'est qu'en 1914 que la zone portuaire d'Alger connaît vraiment la croissance explosive du système de relations ville-port, et elle se développe de manière importante et intensive, sans itinéraire spécifique. Mais en général, il s'agit d'un développement parallèle à la mer, avec un système de percés pour maintenir le contact avec l'océan. Ce développement n'a pas pris en compte le port, entraînant une division et une rupture accrues, qui était le début du clivage entre la ville et son port. La ville est devenue une ville de troisième rang ne garantissant plus aucune liaison avec son port hormis la liaison assurée par le chemin de fer utilisé pour le transport des marchandises. Le développement des élevages ovins et des espaces annexes supportant les fonctions portuaires (hangars, industries...) va accentuer ce clivage, et créer deux entités (ville et port) sans communication reliées que par un contact visuel ou industriel. Cette organisation était voulue car le port devenait le point de passage des richesses vers la France.

Fig45.photo montrant l'interface portuaire qui crée une faussée entre la ville et la mer



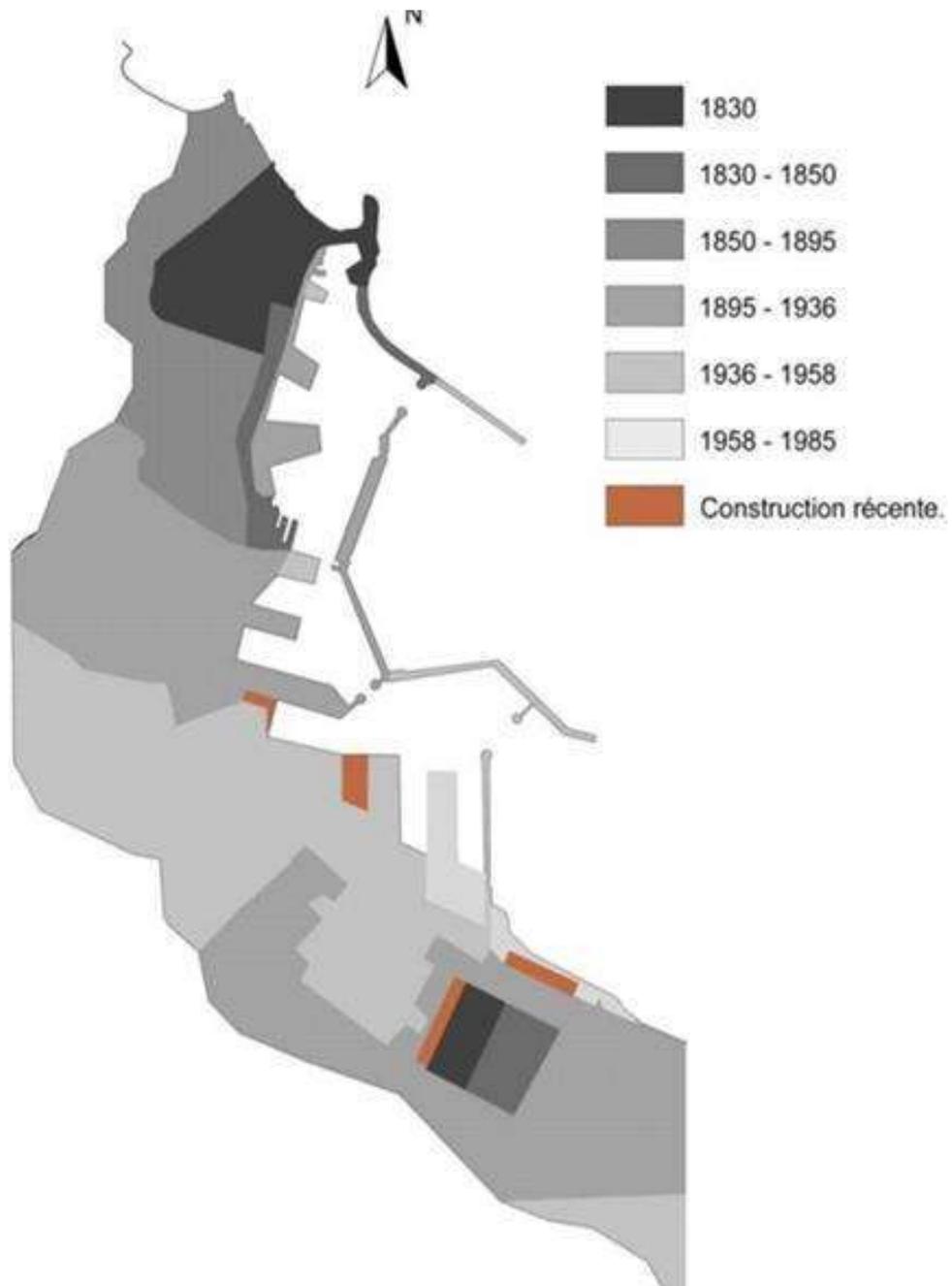
Fig46. (à droite) : affiche montrant une liaison rapide entre Paris et Alger en la voie maritime passant par Marseille ( transport des richesses vers la France)



Source fig.45.46: thèse de doctorat Aouissi K.B

Après l'indépendance, la ville d'Alger va connaître un grand nombre de bouleversements, notamment une croissance démographique importante et un changement au niveau économique et social (exode rurale) qui ne va qu'accroître ce phénomène, les autorités ont été obligées de répondre au plus vite à cette demande d'une population en pleine croissance. Mais c'est aussi à cette période que l'Algérie a commencé à prendre conscience de l'importance de ses ports, et a commencé par diriger une nouvelle politique qui viendra prendre en compte les ports les plus importants du pays, donc le port d'Alger qui profitera de la plus grosse partie du budget, ce qui le propulsera au rang de plus grand port industriel à l'échelle nationale. Avec des extensions importantes servant à stocker mais surtout à optimiser les échanges internationaux, ce qui représente une grande partie de l'économie du pays.

Fig.47 : Carte synthétique de l'évolution du port d'Alger pendant la période coloniale



Source : Aouissi K.B 2019

La ville d'Alger a au fil du temps perdu sa relation avec son port, faisant ainsi oublier sa principale vocation qui est avant tout d'être une ville portuaire. Son cas est un peu particulier, c'est une ville victime de ses aouts, son emplacement géographique et la suite politique ont n'ont pas joué en sa faveur a travers son évolution et l'ont laissé comme

*'' une ville dépassée par son statut, une métropole inachevée ''* (Aouissi K.B)

Aujourd'hui le clivage ville/port se manifeste sous de multiples formes et qui a engendré de graves conséquences qui dégradent la qualité de vie de la ville.

## II.2 Le clivage ville/port à Alger :

### II.2.1 Les formes du clivage ville/ port :

La clivage ville/port, comme nous l'avons vu dans la première partie, se définit comme un ensemble de ruptures de la connexion entre deux entités et touche des aspects différents. A Alger, la fracture entre elle et le port se définit comme un ensemble de ruptures matérielles que l'on peut distinguer à travers une simple visite de la ville, mais on peut aussi les appeler « ruptures flash », qui présentent des symptômes abstraits, se cachent en coulisses, et affectent un territoire Système, culture et même caractère spirituel. Dans le cas d'Alger, on peut distinguer quatre types de rupture.

Fig.48 : Tableau expliquant les formes du clivage ville/port dans le cas d'Alger

	<p>Une rupture spatiale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les rampes de chassériaus</li> <li>• La voie express et ferroviere</li> <li>• Les clotures du port</li> </ul>
	<p>Une rupture institutionnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La division de gestion entre ville et port : le port est géré par des entreprises mixtes qui n'ont aucun lien avec la ville. (EPAL , DP World ) ce qui fait que la ville n'a aucun pouvoir sur le port</li> <li>• La non-implication du port dans la planification urbaine de la ville ce qui fait que les instruments d'urbanisme ne prennent pas la problématique du port en considération,</li> </ul>
	<p>Une rupture socio-culturelle</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le port est perçu par les habitants comme une entité inaccessible, suite a sa sécurisation par des barrières, il donne une image peu accueillante qui ne correspond pas à l'image de la ville qui le borde et regroupe toutes les activités de la population.</li> </ul>

Source : Auteur en se basant sur les recherches du chapitre 02 et les travaux de Aouissi 2019

### II.2.2 Les conséquences du clivage ville/port sur Alger :

Comme on a déjà montré précédemment, le clivage ville/port comprend un ensemble de forme de rupture qui engendre plusieurs problèmes urbains et portuaires et cela est dû à leur juxtaposition spatiale et à la non-cohabitation des activités portuaires et urbaines, ces conséquences sont bien visibles sur Alger, on peut donc cité :

Fig.49 : Tableau expliquant les conséquences de rupture dans le cas d'Alger

	<b>Délaissement des interfaces</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Une délocalisation des activités portuaires est prévue pour le port d'Alger ce qui va engendre une forte présence des friches portuaires délaissée</li></ul>
	<b>Non-cohabitation entre le port et la ville</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Il est considéré comme une source de nuisance sonore et atmosphérique a cause du trafic maritime et terrestre.</li><li>• Le flux terrestre depuis la ville vers le port cause quotidiennement un encombrement embarrassant auprès des habitants.</li></ul>
	<b>La démaritimisation des la ville</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• La présence physique du port sépare la ville de son front de mer et donc empeche toute sorte d'urbanisation vers la mer.</li><li>• L'aspect industriel du port en avant plan gache le paysage de la ville et sa vitrine maritime.</li></ul>

Source : Auteur en se basant sur les recherches du chapitre 02 et les travaux de Aouissi 2019

## III. Une reconversion pour Alger ?

La ville d'Alger ne tardera pas à marcher sur les pas de ses modèles étrangers internationaux, avec une reconversion portuaire programmée par les pouvoirs publics. Cette reconversion sera le résultat d'une délocalisation programmée du port le plus important en Algérie, qui élire domicile dans le nouveau port d'El Hamdania, Mais avant de critiquer le projet, il est important de comprendre les raisons de cette décision et surtout prendre connaissance des grandes lignes qui vont le structurer.

### III.1 Les avantages de la reconversion :

#### III.1.1 Une reconversion pour une métropolisation :

La recomposition ville-port d'Alger n'est pas seulement une solution pour le phénomène du délaissement futur des territoires portuaires et au clivage ville/port, mais aussi l'opportunité pour accomplir la métropole inachevée. (Aouissi. K.B 2013)

La recomposition ville-port va apporter des réponses aux problèmes d'actualités liés à la centralité, l'identité, l'image de la ville, les relations ville-mer, l'étalement urbain, la compétitivité urbain, etc. un tas de problèmes d'actualité dont Alger souffre.

### *III.1.2 Une recomposition pour une ville durable :*

Les exemples récents (des années 90 à nos jours) sont différents dans leurs principes aux exemples anciens de *water-fronts revitalisations* de la première vague des années 50-60 car ce sont des exemples qui ont un environnement de politique urbaine très différent et inscrits dans un contexte socio-économique différent. Une recomposition ville- port avec un aménagement durable au profit du front de mer d'Alger va lui permettre de se développer et progresser progrès sur les trois principes du développement durable (BAUDOIN T., COLLIN M. 1999), c'est-à-dire; sur le plan environnemental, social et économique comme il est déjà confirmé dans les exemples présentés où on constate un ensemble de progrès en durabilité réalisé au niveau la ville après leur reconversion.

### **III.2 Alger métropole durable :**

Alger, capitale méditerranéenne de près de 4 millions d'habitants (Office national des statistiques, 2011) affiche des ambitions d'évolution audacieuses exprimées dans le Projet Stratégique de Développement PSD à l'horizon 2031, elle étend ses ramifications à travers une aire métropolitaine qui dépasse déjà 3,5 millions et exerce quotidiennement ses influences fonctionnelles sur une région urbaine au rayon d'environ 150 km, comptant une dizaine de villes de plus de 50.000 habitants, dispose d'un arrière pays riche, diversifié et des atouts propres indéniables. ( EwaBerezowska-Azzag, 2006 )Les 57 communes du territoire de la Wilaya sont désormais appelées à orienter leurs actions vers une amélioration significative de leur niveau d'aménagement, d'équipement, d'évolution sociale et de résilience environnementale, afin d'atteindre, à l'issue de la mise en œuvre de ce plan, les objectifs de développement durable intégré et de compétitivité métropolitaine, affichés par les responsables de la Wilaya. Des actions sont déjà en cours, qui marquent de leur sceau l'image et le fonctionnement des espaces urbains jugés prioritaires par le projet. (Ewa BEREZOWSKA-AZZAG, 2015 )

*“Alger la blanche, resplendissante comme autrefois au soleil, débarrassée des pollutions, rénovée, rayonnante, riche de ses traditions et de son patrimoine, ouverte sur le monde – il faudra y revenir. Mais aussi, désormais, Alger la bleue, qui ne tourne plus le dos à la mer et, profitant de son relief, coule ses eaux dans les méandres de son tissu. Et Alger la verte, respirant la douceur du climat méditerranéen à travers les forêts, parcs, jardins, squares, boulevards et places fleuris, d'où émergent les nouvelles centralités périphériques identifiables, accueillantes et facilement accessibles. ”* (Ewa Berezowska-Azzag, 2006)

### III.3 Le projet Alger métropole :

Le plan stratégique d'Alger 2015/2035 a pour objectif le métropolisation de la ville d'Alger et la revalorisation de son front de mer grâce à des projets d'envergure appelés « les perles d'Alger ». Le plan stratégique fixe des objectifs clairs, qui s'articule en quatre étapes :

### III.3 Le projet Alger métropole :

Le plan stratégique d'Alger 2015/2035 a pour objectif le métropolisation de la ville d'Alger et la revalorisation de son front de mer grâce à des projets d'envergure appelés « les perles d'Alger ». Le plan stratégique fixe des objectifs clairs, qui s'articule en quatre étapes :

#### III.3.1 L'embellissement : (2015-2020)

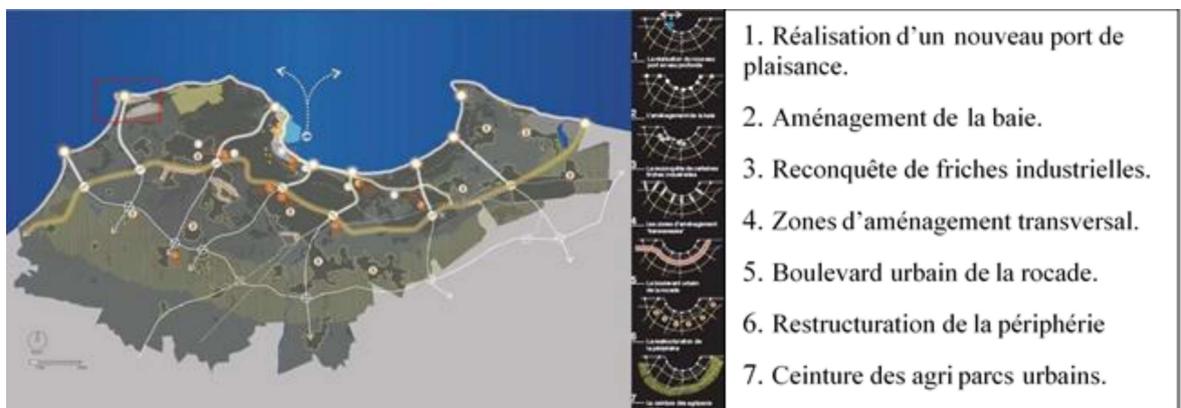
Fig.50 : Carte de l'étape de l'embellissement.



Source : PDAU d'Alger traité par l'auteur

#### III.3.2 L'aménagement de la baie : (2020-2025)

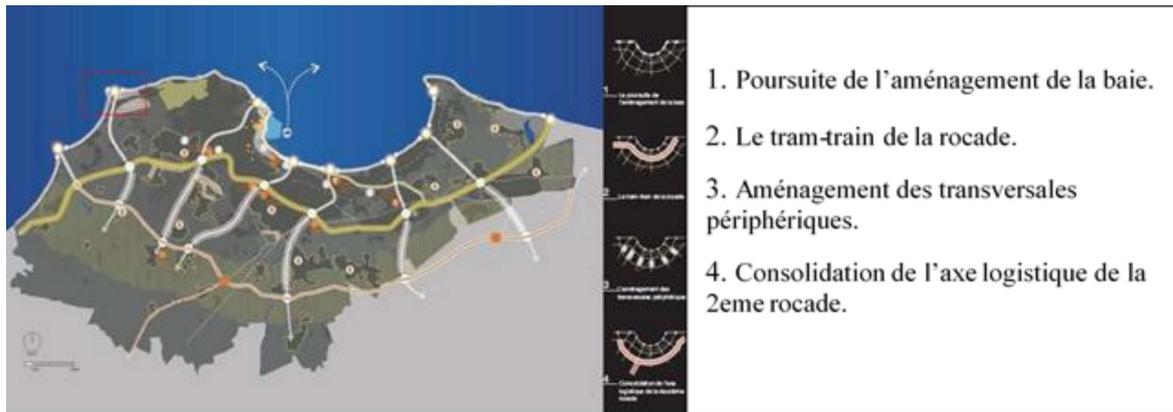
Fig.51 : Carte de l'étape de l'aménagement de la Baie.



Source : PDAU d'Alger traité par l'auteur

### III3.3 Alger l'éco-métropole (2025-2030)

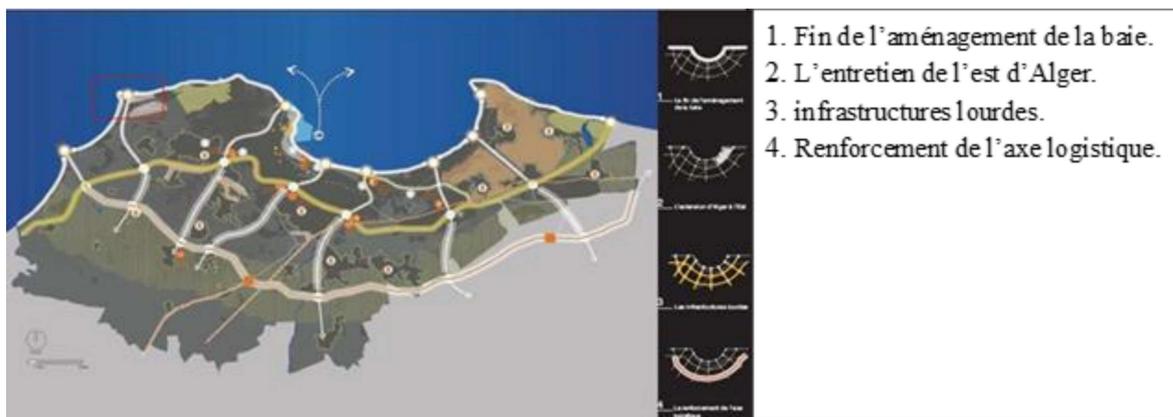
Fig. 52 : Carte de l'étape de requalification de la méditerranée



Source : PDAU d'Alger traité par l'auteur

### III3.4 La ville monde (2030-2035) :

Fig.53: Carte de l'étape de consolidation

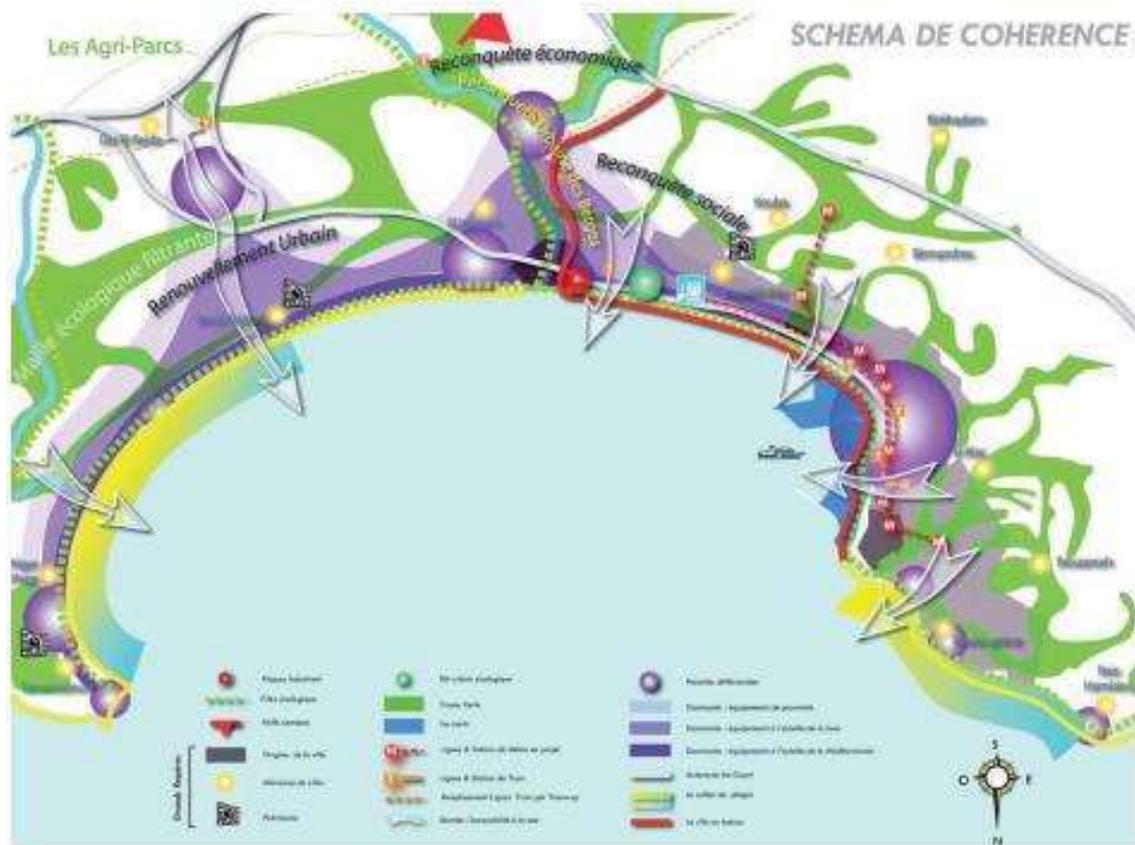


Source : PDAU d'Alger traité par l'auteur

### III.2.2 Le projet de l'aménagement de la baie : (2020-2025):

Le projet de la baie d'Alger, présenté par le bureau d'étude français 'Arte-Charpentier' en 2006, prévoit un réaménagement du port d'Alger par « une reconversion du port en espace culturel et de loisirs » (Arte-Charpentier. 2006) dans un cadre de stratégie urbaine 2010-2029, 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 toute la longueur de la baie. Pour la ville d'Alger, et selon Pierre Clément, le directeur d'Arte-Charpentier, : « voir la mer et ne pas y accéder. C'est le paradoxe d'Alger » (CLEMENT Pierre. 2011). Ce qui fait que dans ce projet la recomposition est plus prononcée grâce à l'échelle du projet, le port renoncera radicalement à son activité portuaire au profit de nouvelles activités qui répondent mieux aux besoins de la ville et de ses habitants, l'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 reflètera mieux le statut de la ville.

Fig.54 : schéma de cohérence du projet de la baie d'Alger



Source : Arte Charpentier 2006

Fig.55 : Projet de la reconversion du port d'Alger en espace de loisir et de culture



Source : <http://www.arte-charpentier.com/index.htm>

#### **IV. Le transport maritime à Alger :**

Suivre la démarche d'intégration de l'Algérie dans la mondialisation à partir des perspectives portuaires et maritimes est une nouvelle approche. La maritimisation du commerce mondial a pris, ces dernières décennies, une envergure telle que les nations en développement ont pris conscience du rôle important que peut jouer la mer ; et qu'inéluctablement, leur avenir passe par elle. Dans les pays développés, la plus faible performance portuaire des régions spécialisées dans le secteur industriel révèle leur difficulté à s'adapter à la mondialisation (Ducruet, 2008). D'autres travaux ont montré l'influence de l'efficacité portuaire sur la croissance économique des États (Behrens et al., 2006) et sur la réduction des coûts de transport en général (Limao et Venables, 2001; Clark et al., 2004; Haddadet al., 2006). Or l'Algérie tarde à s'adapter et pourtant la quasi-totalité de son commerce extérieur se fait par voie maritime.

##### **IV.1 Politique Algérienne concernant les ports**

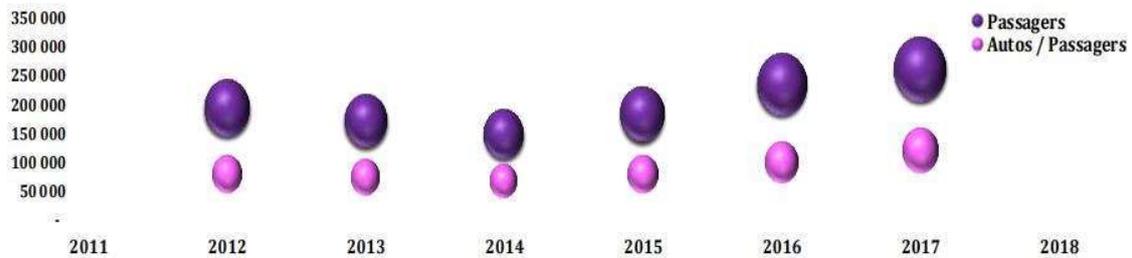
- Avant l'indépendance, les infrastructures de transport se sont développées rapidement. Ils sont conçus principalement pour servir les intérêts des pays coloniaux et des minorités européennes. En effet, toutes les infrastructures construites durant cette période servaient soit au transport des matières premières et des marchandises de l'Algérie vers la métropole (comme les voies ferrées et les voies maritimes), soit à l'usage militaire (transport aérien et routier).
- En réponse à la crise que connaît le système de transport algérien et au renforcement des moyens de transport entre les grandes villes, le schéma directeur de développement des infrastructures (chemins de fer, ports, aéroports) et le plan décennal d'équipement (transport routier, maritime et aérien) ont été arrêtés.
- Le système de transport de l'Algérie est aujourd'hui confronté à des problèmes majeurs et il n'est plus autorisé à développer ses services dans des conditions normales, car son infrastructure de transport a été planifiée dans les années 1970 et n'a pas été améliorée depuis à cause de la crise économique, et en particulier transport maritime des voyageurs qui n'a pratiquement bénéficié d'aucunes actions.
- Avec l'ouverture de l'Algérie à une économie de marché, le transport deviendra le facteur le plus favorable au développement du tourisme et du commerce tant au niveau national qu'international. Cela éliminera les goulots d'étranglement associés à des infrastructures inadéquates et ouvrira les zones les plus reculées, ainsi que les connexions entre les principaux ports maritimes et l'arrière-pays. (TADJINE, AHMED ZAID, 2010)

## IV.2 Les infrastructures portuaires en Algérie :

En matière de transport maritime, certaines opérations de modification ont été prises en charge par autorités. Il n'y a que trois gares maritimes réparties dans la côte algérienne de 1 200 kilomètres, et qui font partie du patrimoine colonial, C'est la gare d'Alger, Oran et Annaba. Ces stations présentent plusieurs inconvénients au niveau de leur conception et le développement de leurs trafics. Et donc afin de répondre à l'évolution des demandes et faire face à l'évolution du trafic, une création d'une capacité supplémentaire est requise.

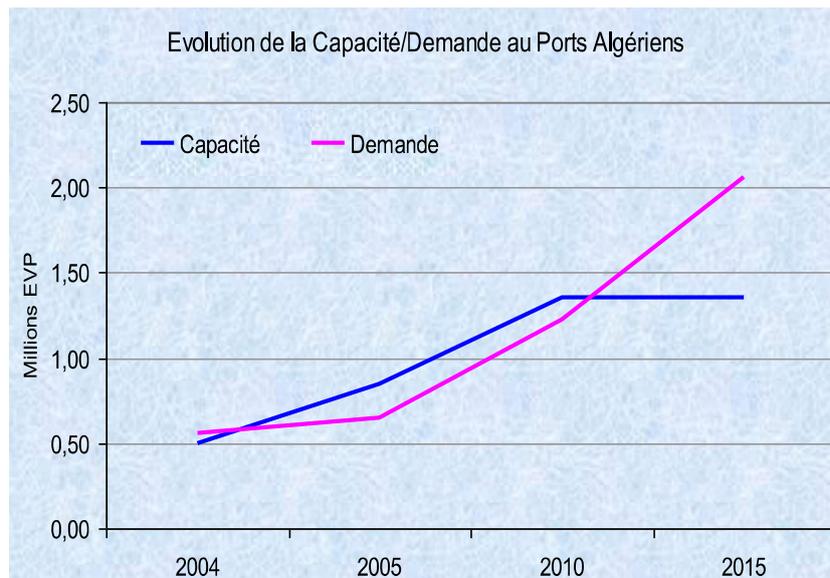
Fig.56 : Tableau montrant l'augmentation du trafic des passagers

ANNEE	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Passagers</b>	194 250	172 657	149 216	184 329	235 365	262 155
	100%	89%	77%	95%	121%	135%
<b>Autos / Passagers</b>	81 083	74 305	68 085	80 518	100 452	122 037
	100%	92%	84%	99%	124%	151%



SOURCE : [HTTPS://WWW.PORTALGER.COM.DZ/](https://www.portalger.com.dz/) CONSULTE LE 29/06/2021

Fig.57 : Tableau montrant l'évolution de la capacité et demande des ports algériens



Source : DHVFBO Consulto /Bruno Soares Arquitectos

Les ports algériens, et notamment le port d'Alger, n'ont pas capacité pour répondre à l'accroissement du trafic.

### **IV.3 Les perspectives de développement pour les ports algériens :**

Les perspectives de développement dans ce domaine sont larges, visant principalement à entretenir le patrimoine existant, pour moderniser infrastructure et renforcement des capacités du transport de conteneurs et de passagers et la création des nouvelles infrastructures portuaires. Tout cela se traduit par : ( A. Timizar, 2015 )

- L'achèvement de la construction de cinq ports de pêche (El Kala, El Marsa, Salamandre Marsa Ben M'Hidi, Tizirt);
- Le confortement, rempiètement, et renforcement d'ouvrages portuaires au niveau des ports d'Alger, d'Arzew, de Skikda et de Ténès
- L'aménagement portuaire de pêche à l'intérieur des ports de Bejaïa et la protection du port de Bouzedjar contre l'ensablement, le revêtement du port de pêche de Ziama Mansouriah et le dragage de la passe d'entrée du port de pêche de Boudis.
- La réalisation de cinq autres infrastructures de pêche.

### **Conclusion chapitre 03**

Alger, ville portuaire en crise. Actuellement, elle a toutes les conditions favorables pour envisager une recomposition ville/port. Tout d'abord, elle a vu une rupture brutale avec port, activité citadine et activité portuaire sont pour elle deux antonymes.

Ainsi, le port d'Alger s'est avéré obsolète, "une perte de temps et d'espace" le remplacer semble trop évident. Dans un avenir proche, la réorganisation de la ville et du port s'avérera la bonne

Alger, elle est éligible pour revenir au centre après une période d'éclipse. C'est un grand pas et une excellente opportunité pour sa métropolisation et son ascension International. La situation actuelle nous laisse penser que cette reconstruction du front de mer d'Alger n'est plus qu'une question de temps

Cependant, il est nécessaire aussi de développer une stratégie de développement articulé entre le port et la ville pour assurer la compétitivité urbaine et portuaire et l'amélioration de la qualité de vie urbaine. Cette stratégie va aussi capter des nouvel trafics, nommément les croisières touristiques et la nautique de plaisance, ce qui va réordonner le port et les zones enveloppantes amélioré et l'articulation et l'intégration avec la ville (accessibilités, clôtures...) et créer des nouvelles places d'usufruit publique.

## **Conclusion générale :**

Le bassin méditerranéen devient progressivement le principal concurrent du tourisme de croisière dans les Caraïbes. Bénéficiant de conditions climatiques favorables et de services touristiques diversifiés, la région a concentré l'essentiel de la croissance du trafic mondial de croisiéristes. Le développement de cette activité en Méditerranée est propice au développement économique et touristique des pays côtiers, en particulier dans les pays de la Côte Sud. Ces pays peuvent trouver des opportunités dans ce développement pour diversifier leurs produits touristiques et favoriser le développement de nombreux ports. Villes dispersées sur le littoral, dans la plupart des cas, ces villes possèdent un patrimoine culturel très important. Le potentiel de développement est énorme, car aujourd'hui, seuls une vingtaine de ports du sud de la Méditerranée disposent des infrastructures nécessaires pour accueillir les navires de croisière.

L'industrie des croisières en Méditerranée est en plein essor. Bien que la croissance actuelle profite principalement à la rive nord, qui dispose des infrastructures nécessaires, les pays de la rive sud ont un énorme potentiel de développement. Grâce aux bateaux de croisière, ils peuvent trouver des opportunités de diversifier leurs produits touristiques et de moderniser économiquement leurs villes portuaires, qui bénéficient grandement d'un patrimoine culturel très important. Cet article examine comment utiliser la prospérité des activités de la côte sud de la Méditerranée pour mener à bien des projets de développement.

C'est pour cela que l'aménagement d'un port de croisière à Alger va lui offrir de la visibilité dans son contexte méditerranéen mais aussi à l'échelle internationale, valorisant ainsi son statut et son attrait touristique pour favoriser le développement économique.

En prenant l'exemple de Marseille, son un port de croisière est devenu le véritable moteur économique de la ville, celle-ci est passée d'environ 8 550 passagers en 1992 à 1,18 million en 2013 (Med Cruise, 2014), une croissance exponentielle très impressionnante, et son impact économique a dépassé les attentes. ( ex : les dépenses globales des croisiéristes soient importantes, la part des dépenses entrant directement dans l'économie nationale )

On a pour but donc de l'amélioration de l'articulation port-ville à travers de l'aménagement du domaine portuaire et de la front urbaine-portuaire pour capter le trafic de croisières touristiques à travers la création de infrastructures et d'équipements d'appui.

### **Schéma de structure de la baie d'Alger :**

Dans la ville d'Alger, les activités portuaires et les activités urbaines ne peuvent plus coexister sur le même territoire, le port est considéré comme une source de nuisances, de risques majeurs et de pollution pour la ville, il est donc un élément de rupture entre la ville et sa baie.

C'est pourquoi, et dans le but de répondre à la thématique générale de l'atelier, on propose une nouvelle structure urbaine qui valorisera la baie d'Alger et va recréer la liaison longuement perdue entre la ville et sa mer

Par conséquent, notre travail vise à transformer la ville / port pour en faire un futur défi pour Alger comme les autres villes portuaires méditerranéennes

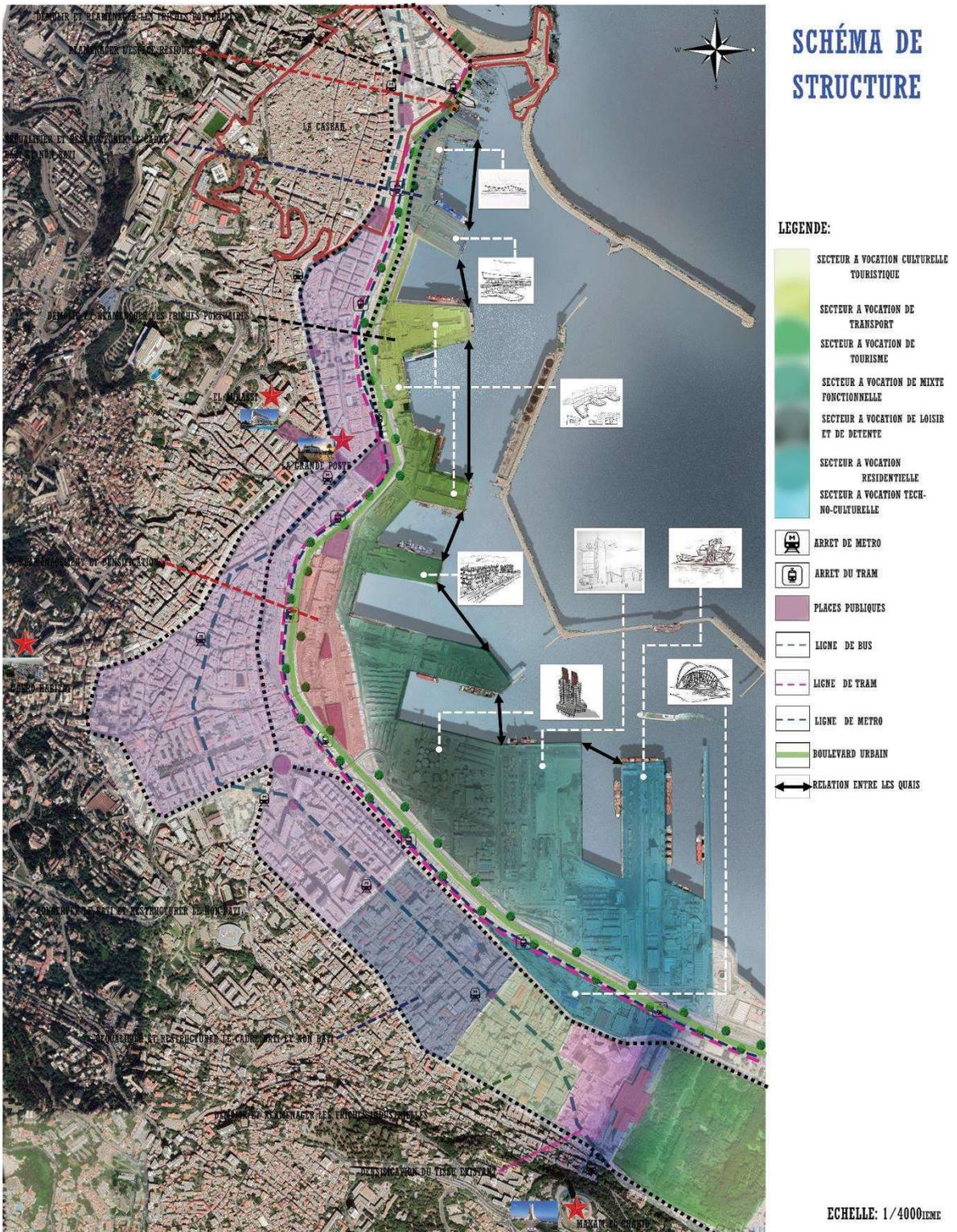
Pour cela on a visé à :

**Créer un système de polarité** en injectant des différents pôles tout le long de la baie (Pole de plaisance et pêche, Pole de transport maritime, Pole résidentielle, Pôle technologique)

**Corriger le système d'accès** en réaménager la voie expresse (RN11) en boulevard urbain, reconversion de la voie ferroviaire en ligne de tramway, et création d'un nouveau terminal intermodal régional.

**Restructuration du tissu urbain** en continuant avec la logique des places et des axes structurant vers la baie, tout en créant des percés vers la mer

Proposition d'un schéma de structure de la baie



Source : Les étudiants de Master 02 de Dr Aouissi. K.B promo 2020/2021

# **ANNEXE**

## **Processus d'intervention urbaine :**

### **I. Partie théorique :**

#### **I.1 Introduction :**

La connaissance et la compréhension de l'environnement du projet sont considérés comme des éléments essentiels pour toute projection urbaine et architecturale. On est donc obligé de passer par une phase de lecture urbaine.

Cette partie du travail est une représentation et description de l'observation afin d'établir un état de fait urbain de l'aire d'étude afin d'identifier les caractéristiques du tissu en fonctions de deux composantes spatiales principales, les éléments bâtis et les éléments non-bâtis avec à la fin une lecture des préconisations des instruments d'urbanisme.

#### **I.2 Choix du cas d'étude :**

Le quartier d'Alger centre est considéré comme le cœur de la capitale, ainsi que la première porte maritime à la ville vu sa localisation en face le port. Il fait partie des quartiers de la baie d'Alger mais ne semble pas interagir ni intégrer avec à cause de son port qui crée une rupture entre la ville et la mer.

On a choisi cette partie de baie vu sa vocation touristique et transport qui correspond à notre thématique.

Fig.58 vue aérienne sur le cas d'étude



Source : compte Instagram @wassillo

### *1.2.1 Situation :*

Le cas d'étude se situe au centre d'Alger et s'inscrit dans le pos 169 et 166 de la ville d'Alger, et s'étend sur une superficie de 46,3 ha et entouré par un périmètre de 3,7 km.

Fig.59 Situation de la la wilaya d'Alger

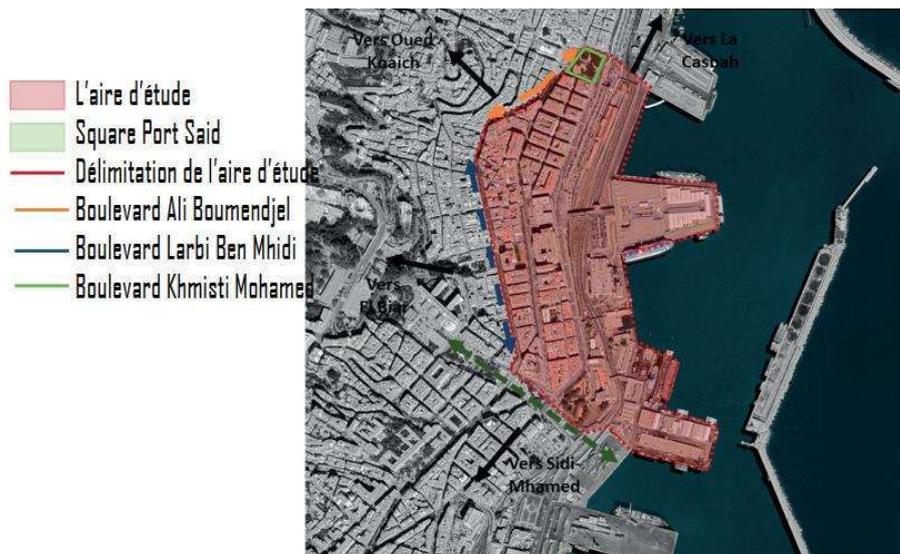


Source : Google earth, traité par l'auteur

### *1.2.2 Délimitation :*

L'aire d'étude est délimitée par des grands boulevards urbain structurants de la ville du côté ouest et sud , ainsi que des places importantes depuis le nord et le sud, et par la mer méditerranéenne depuis l'est

Fig.60 Délimitation de l'aire d'étude



Source : Google earth, traité par l'auteur

### 1.2.3 Accessibilité :

Fig61 : Accessibilité au quartier d'Alger centre

Le site est très bien accessible par divers moyens de transport (bus, voiture, métro, train) a plusieurs échelle (national et international : présence de la gare maritime).

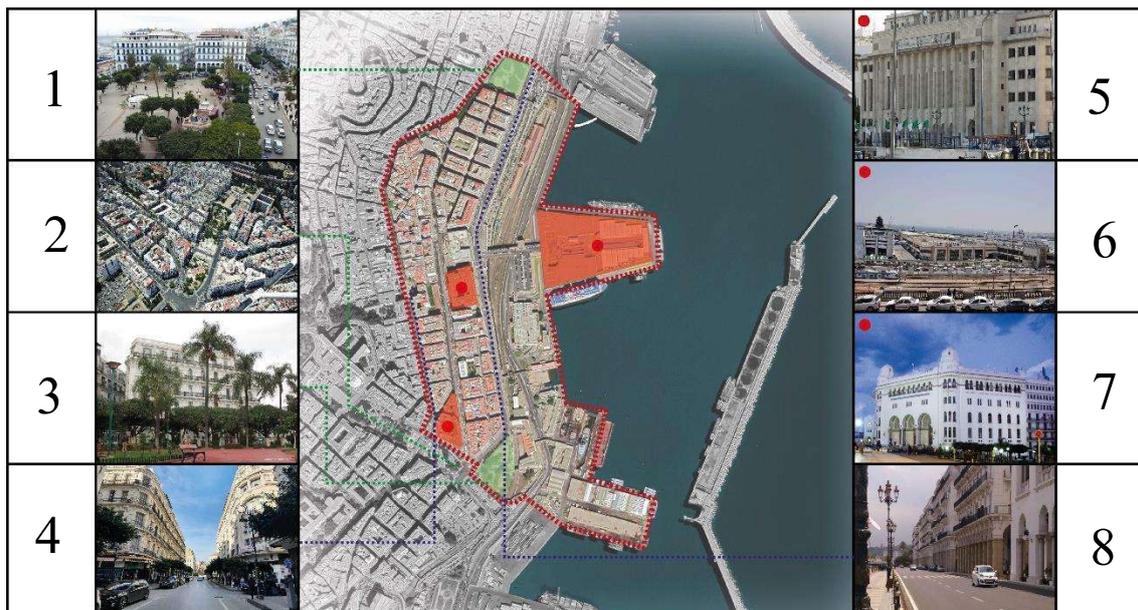


Source : Google earth , traité par l'auteur

### 1.2.4 repères :

Le site d'intervention est entouré de monuments importants , structuré par des boulevards importants et limité par des espaces publics très fréquentés :

Fig62. image montrant les repères les plus remarquables du sites



Source : Google earth et google image , mosaïque fait par l'auteur

- 1 : Square port Said
- 2 : Jardins du boulevard Mohamed Khemisti
- 3 : Square Sofia
- 4 : Boulevard Larbi Ben M'hidi
- 5 : Assemblée Populaire Nationale
- 6 : La gare maritime international d'Alger
- 7 : La grande poste
- 8 : Front de mer ( Boulevard de Chassériau )

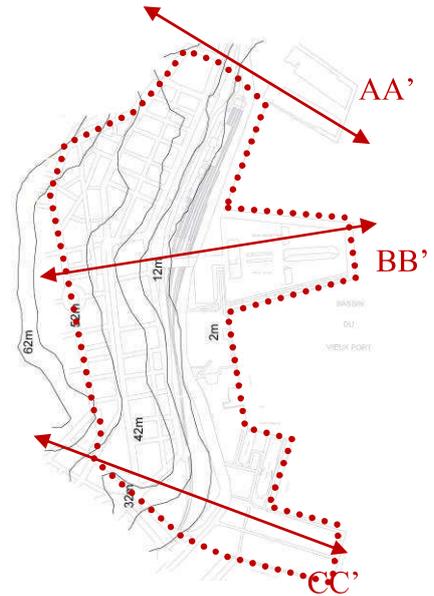
### I.3 Etude de l'état de fait :

#### I.3.1 cadre du non bâti

- Morphologie :

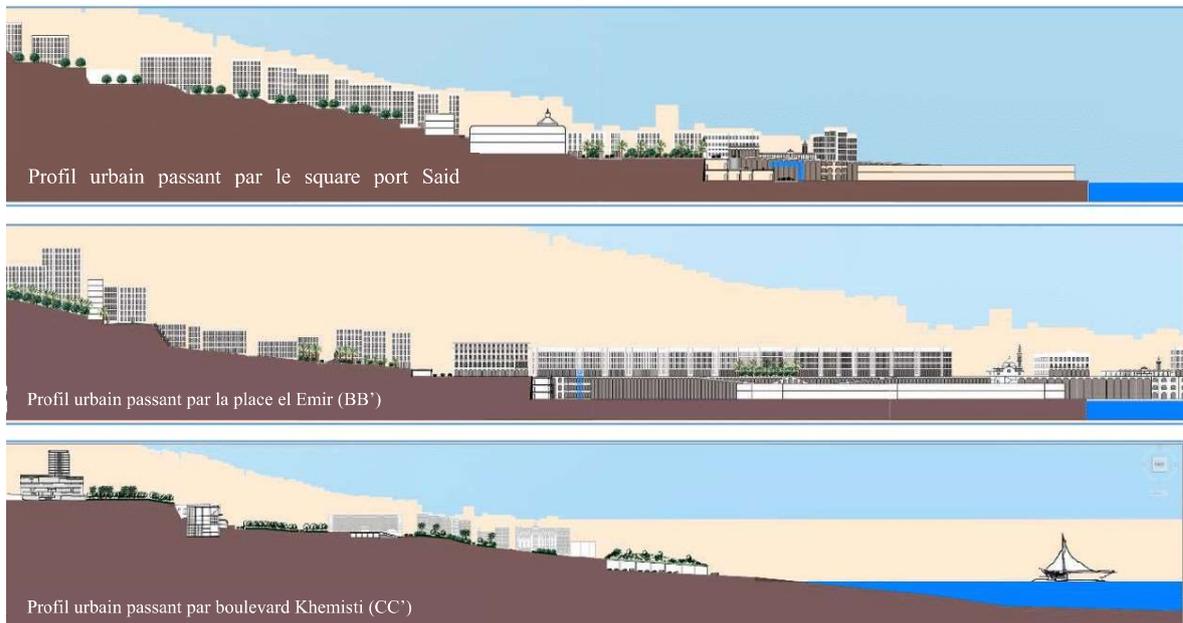
Le site est un très accidenté par rapport à sa topographie qui a une forme d'un amphithéâtre en présence de la mer qui constitue un élément de composition naturel très important, donnent au site une richesse urbaine et environnementale très intéressante à l'échelle nationale et internationale. Afin de franchir ces hauteurs, des axes transversant et des escaliers variés, avec magnifiques trouées face à la mer avec des jardins , ont été créé, et devinrent par la suite des éléments de repère incontournable du site et constituts une façade urbaine très riche pour le site .

Fig63. carte de la morphologie du terrain



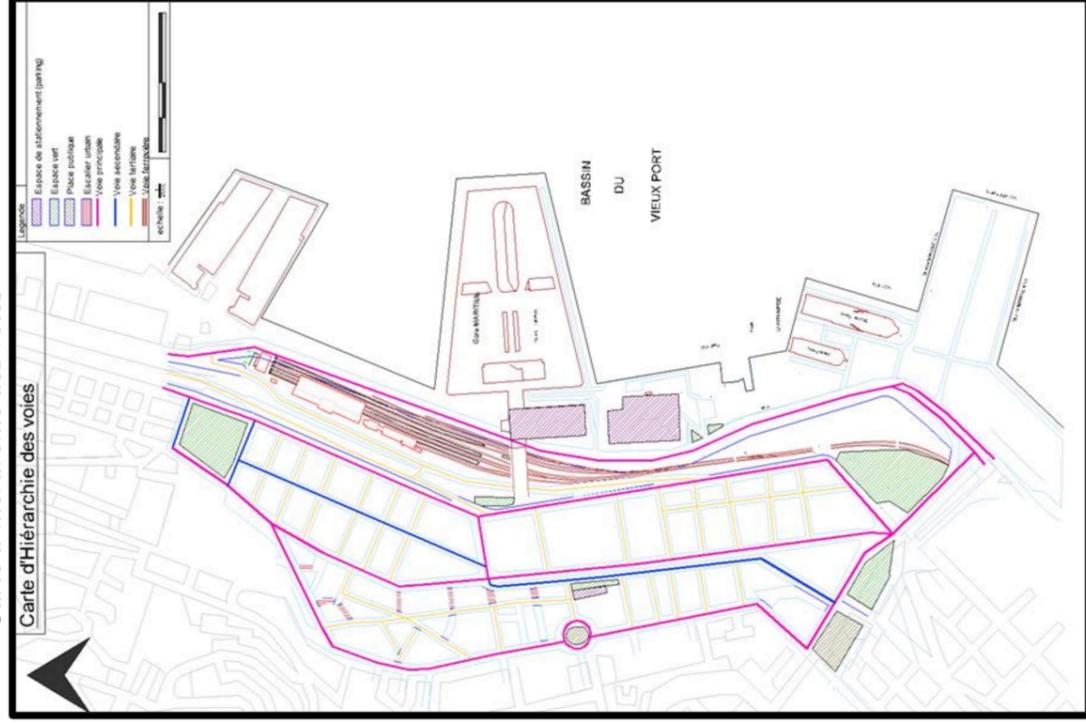
Source : Auteur en se basant sur les cartes du PDAU

Fig 64: Profils urbains du site



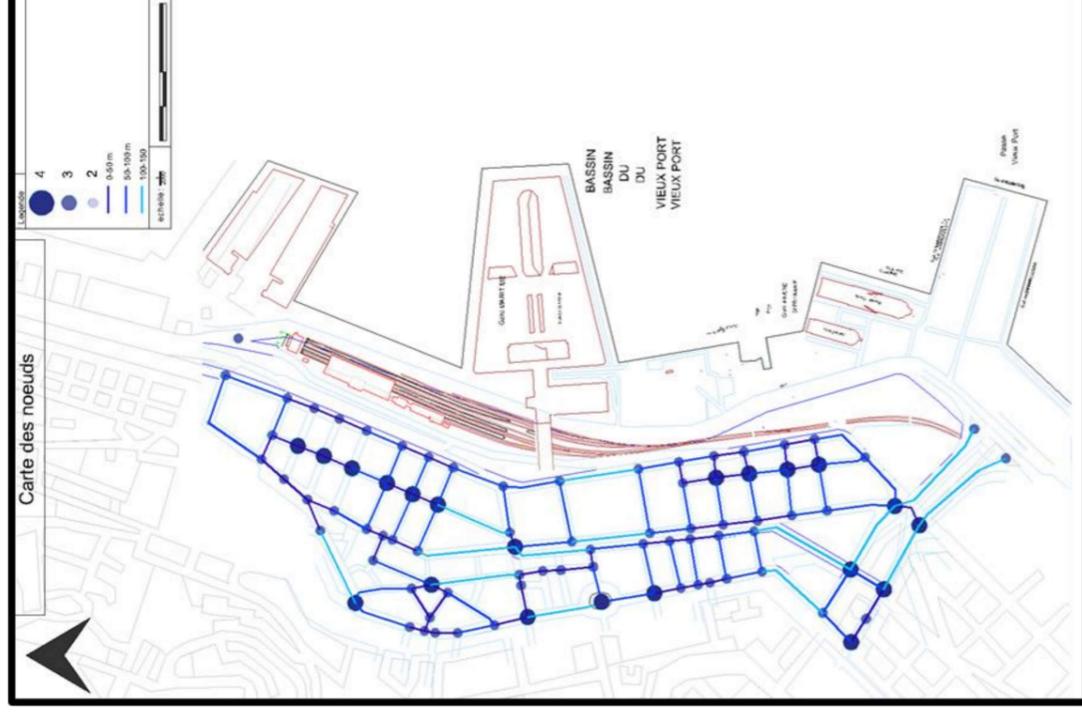
Source : mémoire de master AIT-KACI , KESSIR ( 2017/2018)

• Carte d'hierarchie des voies



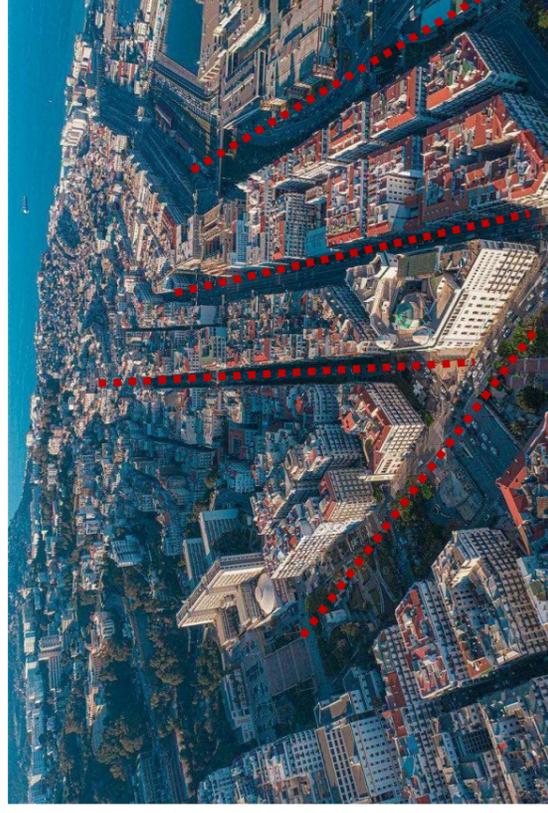
La ville est structurée selon de grandes voies parallèles représentant les axes principaux de la ville qui sont les grands boulevards ayant ont la plus grande importance dimensionnelle et fonctionnel dû aux activités divers tout le long de ses voies, reliés entre eux avec des voies secondaires qui ont moins d'importance dimensionnelle et fonctionnel.

• Carte des nœuds :



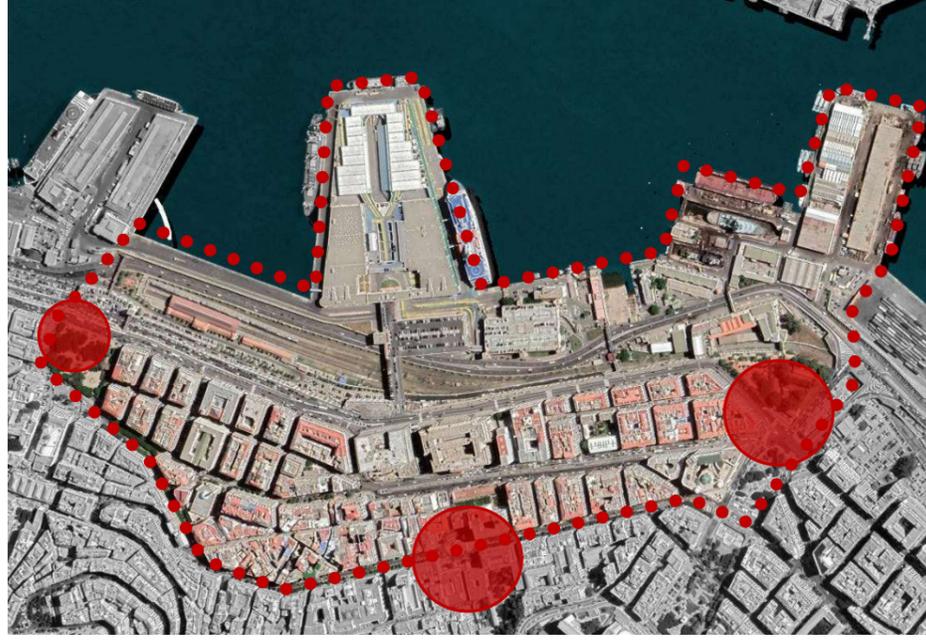
Le réseau viaire maillé de la ville résulte à la dominance des nœuds a segments relativement courts avec occasionnellement des segments dépassant les 100 mètres

Fig.65 : vue aérienne montrant les 3 boulevards structurants.



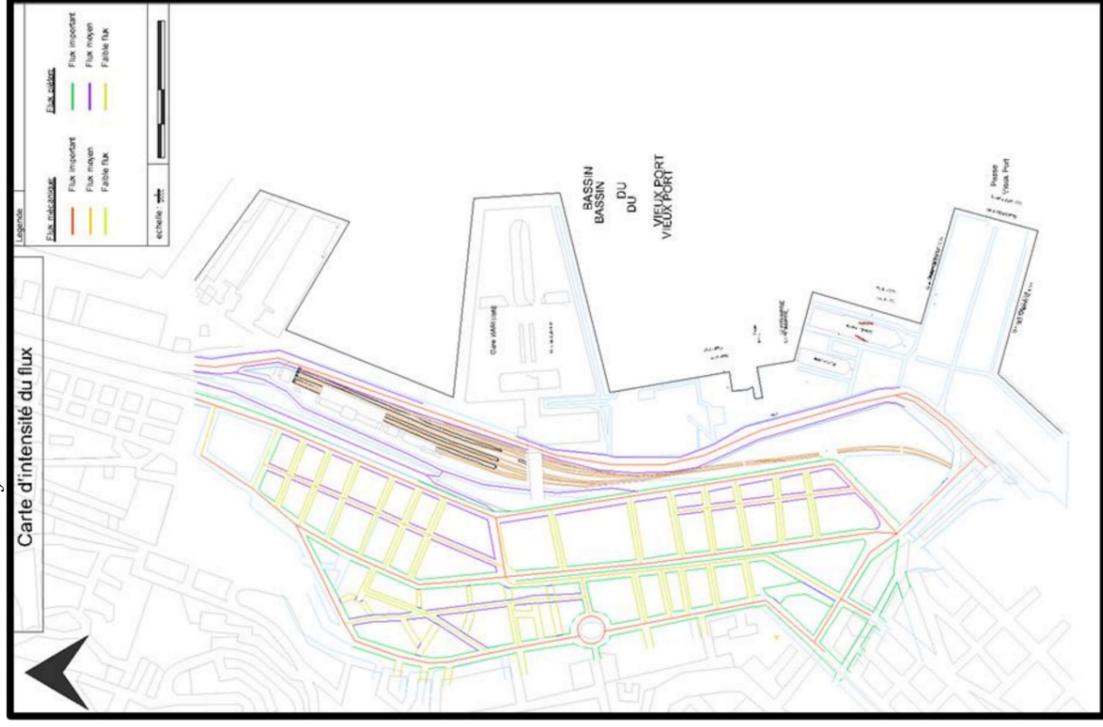
Source : compte Instagram @wassillo

Fig.66 : vue satellitaire montrant les nœuds importants



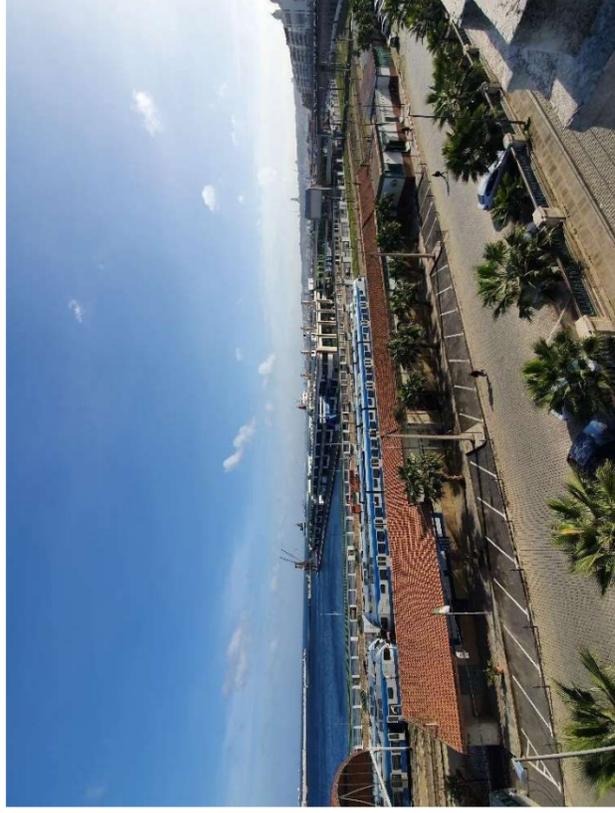
Source : google earth traité par l'auteur

Carte de l'intensité des flux



Le flux piéton est approximativement relative au flux mécanique les flux sont fort sur les voies principales et se diminuent hiérarchiquement suivant l'importance des voies cela du a la dimension des voies pour le mécaniques et la disposition des fonctions commerciales surtout pour le piéton

Fig.67 : photo montrant la clôture de la gare ferroviaire



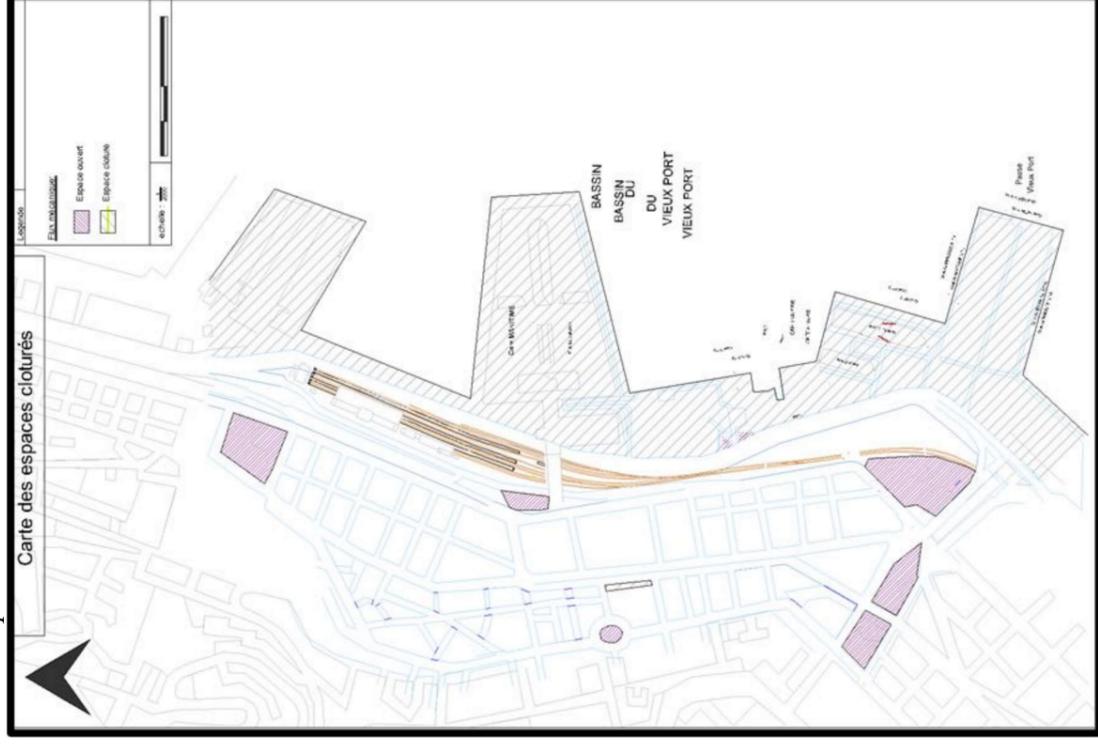
Source : auteur

Fig.68 : photo montrant la clôture du port



Source : auteur

Carte des espaces clôturés/ouverts :



Les clôtures du port ont créé une rupture spatiale entre la ville et la mer ce qui rend l'accès à la mer impossible, cela a créé le problème de voir la mer et ne pas y accéder qui est le paradoxe d'Alger

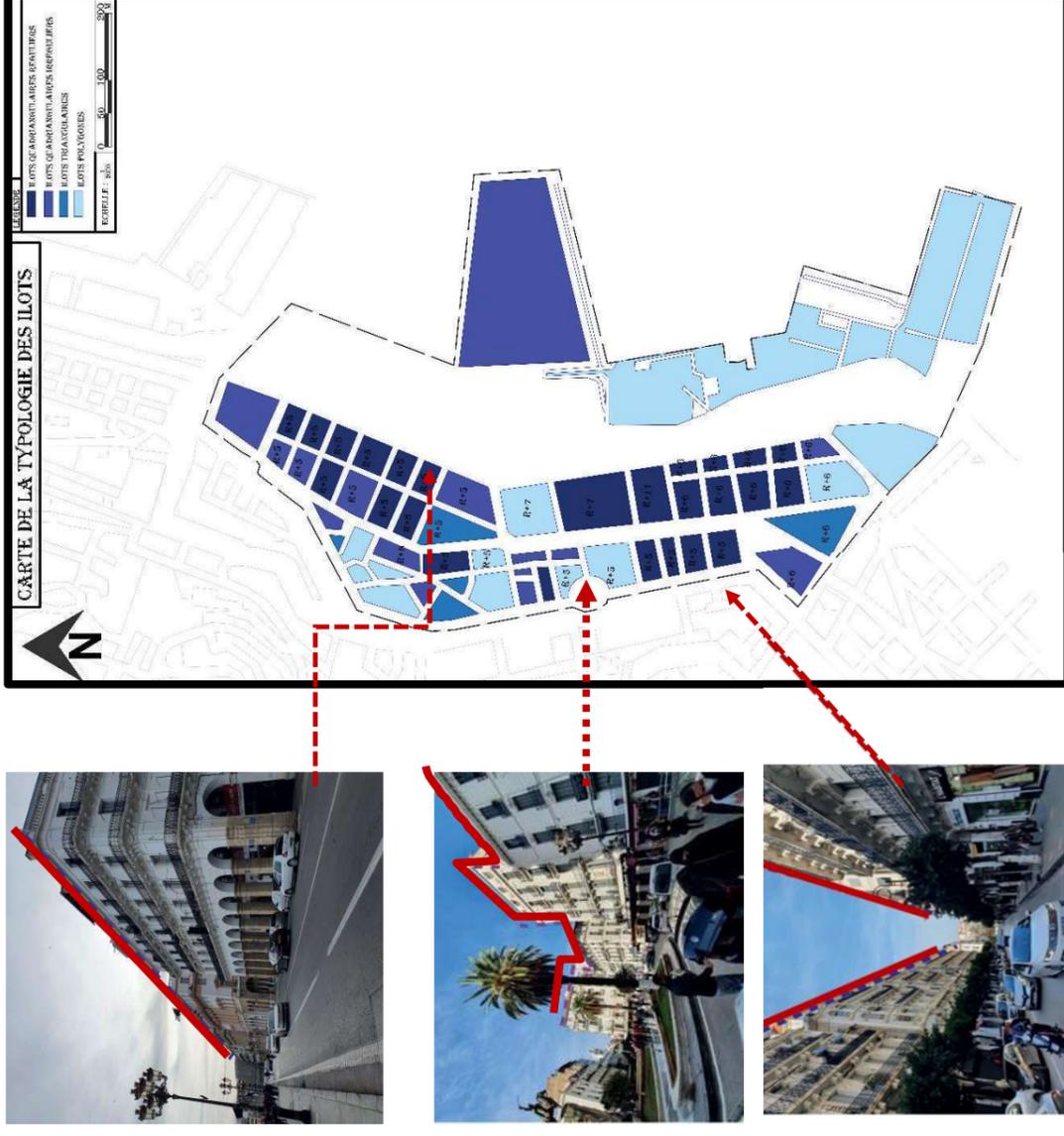
### 1.3.2 cadre du bâti :

- Carte des fonctions et équipements :



### Carte des gabarits et ilots :

- Fig.69.70.71: photo montrant les divers gabarits du site

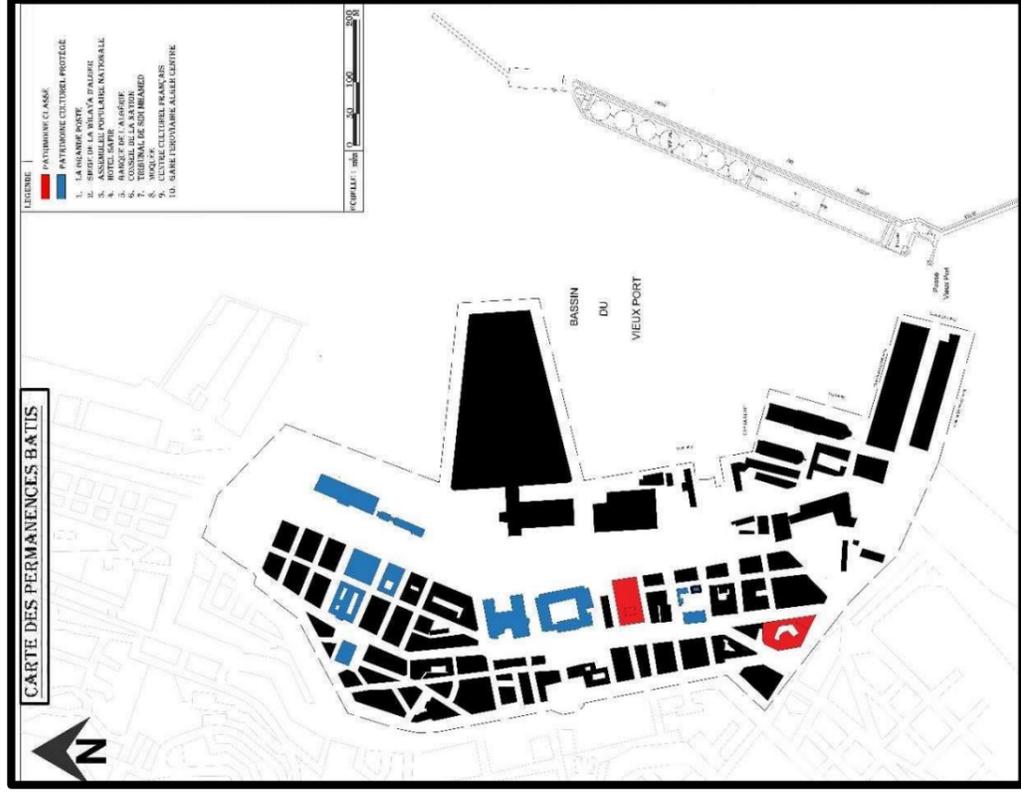


**Les fonctions :** La fonction dominante est l'habitat avec 65% , on trouve aussi des équipements publics et de souveraineté ainsi qu'un axe commerçant à l'échelle de la ville. A l'est, sur la bande du Front de Mer se succèdent les équipements administratifs national et de souveraineté comme l'APN, la wilaya et le tribunal, et d'autres de dimensions régionales y sont juxtaposés (APC, directions générales d'entreprises, BNA, banques d'Algérie). La majorité des activités commerciales se déploient en RDC des immeubles donnant ainsi un caractère de mixité du tissu.

Les activités présentes à l'étage sont principalement à caractère tertiaire.

**Gabarits et ilots :** La diversité des fonctions a créé une diversité de gabarit qui varie de R+3 à R+11. Les bâtiments des grands boulevards parallèles aux voies respectent leurs gabarits et créent des façades urbaines avec un Skyline horizontale direct, contrairement aux bâtiments en retraits des voies. Pour les ilots, le système d'urbanisation colonial à Alger a donné naissance à un damier orthogonal, ainsi que des ilots triangulaires et trapézoïdaux au niveau ouest en raison de la topographie chahutée.

Carte des permanences :



Alger centre est une ville qui a connu une riche histoire qu'on peut voir depuis son architecture, ce qui fait que l'UNESCO a classé quelques bâtiments comme patrimoine classé et protégé. Cette diversité de style architectural a donné à la ville un paysage riche et attirant pour les touristes, surtout les anglais qui étaient fascinés par l'architecture moresque qui leur rappelait les histoires de 1001 nuits.

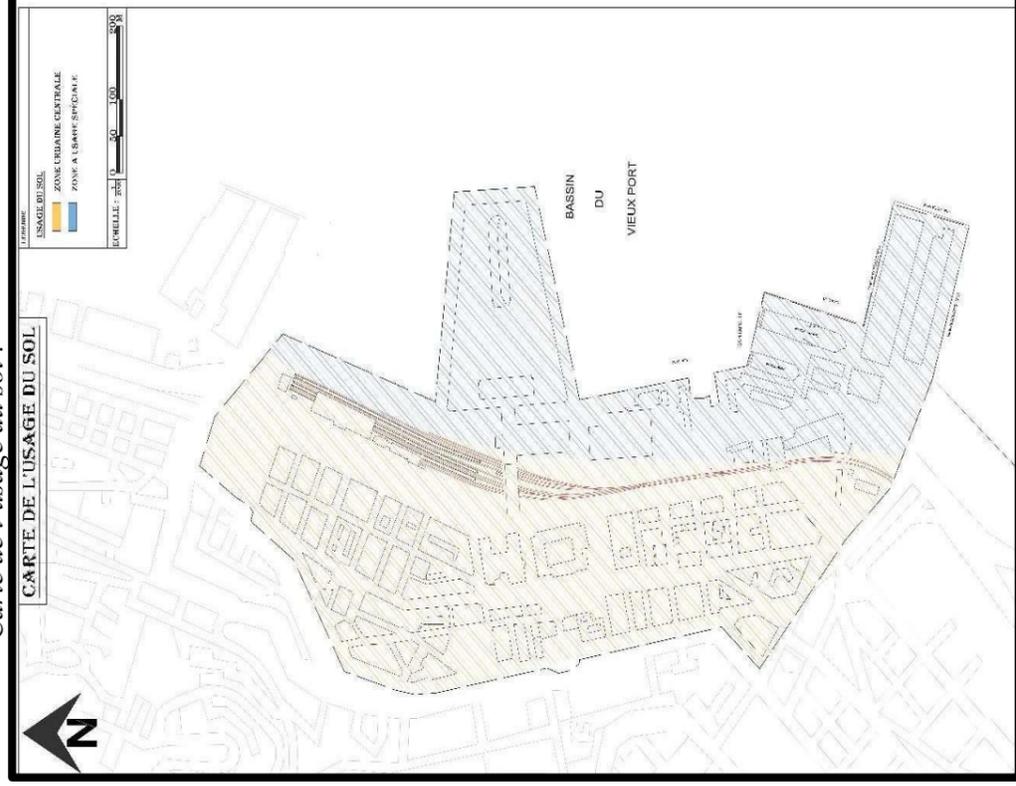


source : google image



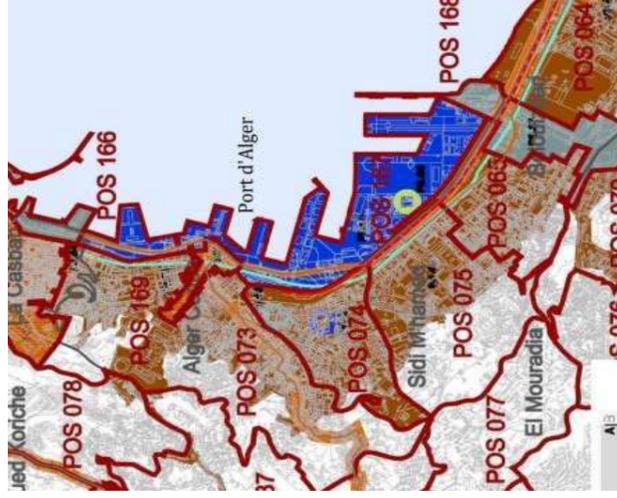
Fig. 72.73 : Siege de wilaya à gauche, la grande poste a droite

Carte de l'usage du sol :

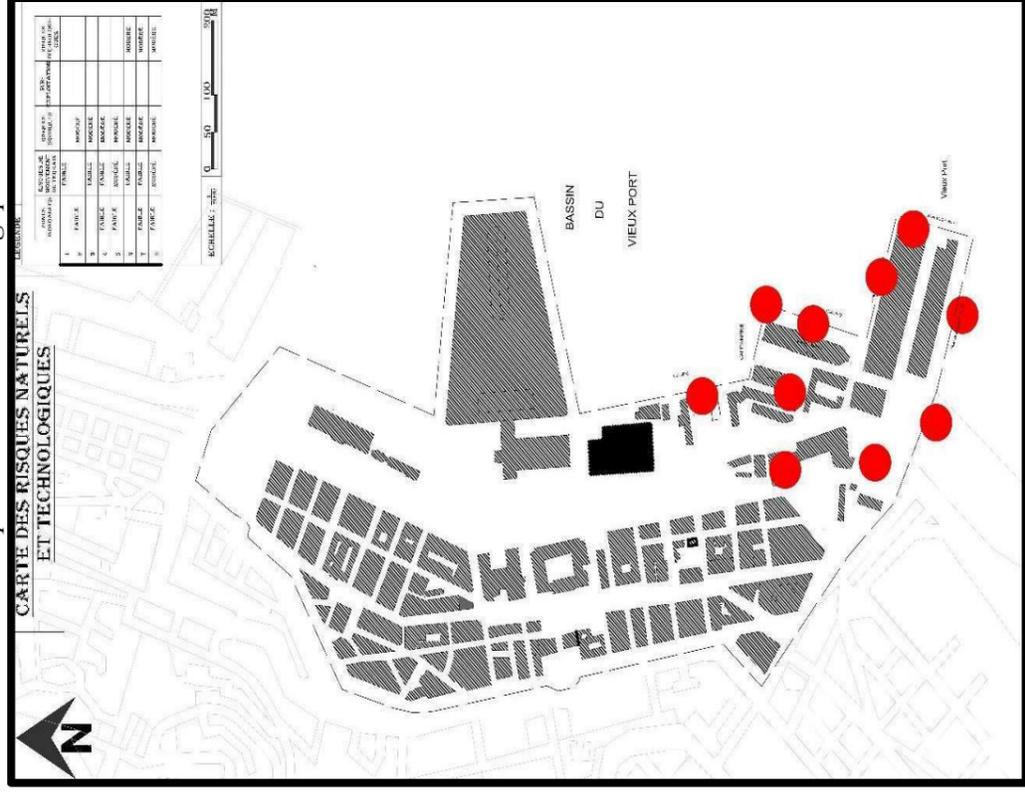


Le port est inclus dans le pos 167 alors que le quartier fait partie du pos 169 ce qui fait qu'il n'est pas impliqué dans la planification urbaine de la ville et donc la problématique du port n'est pas prise en considération par les instruments

Fig.74 les Pos du centre d'Alger



• Carte des risques naturels et technologiques :



Le port présente d'énormes risques technologiques pour la ville qui par la suite polluent son atmosphère ainsi que une nuisance sonore qui fait que la cohabitation entre la ville et le port devient de plus en plus insupportable.

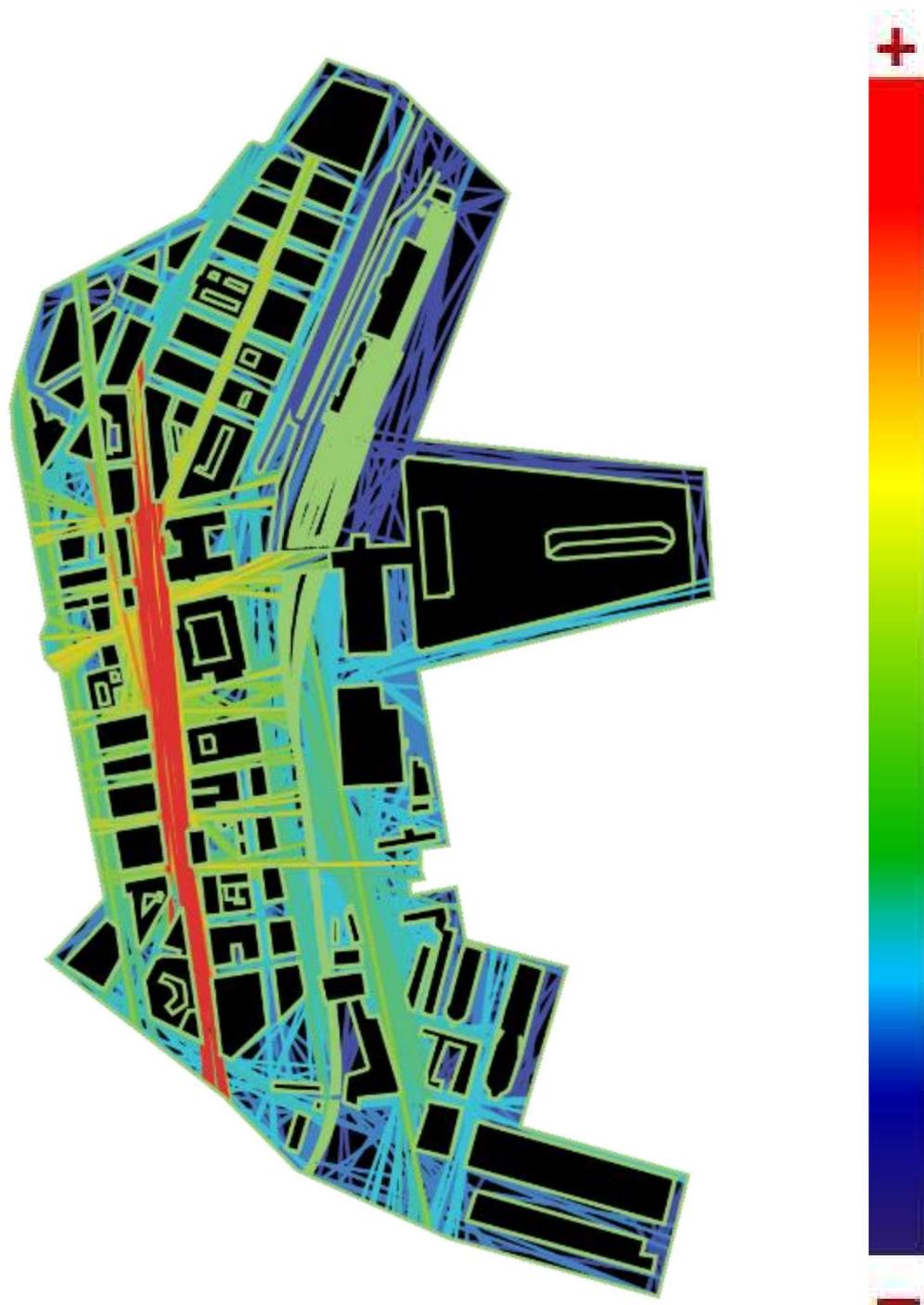
Fig.75 : Photo montrant la concentration des navires près de la ville



Source : Inconnue

#### I.4 Démarche d'analyse par une approche syntaxique :

- *Carte de connectivité*



Source : Auteur

On remarque dans la carte axiale que le front de mer est peu connecté avec le reste de la ville, or que la partie urbaine est bien connectée par les boulevards principaux.

## I.5 Synthèse et recommandation :

- *Synthèse :*

	Points forts	Points faibles
Système non bâti	Trame urbaine très bien structurée par des grands boulevards ce qui permet une mise en perspective des espaces publics, monuments et immeubles d'habitations	Rupture entre la partie haute et basse du terrain par les rampes de Chassériaux
	Les percées visuelles résultat de la trame urbaine offrent des perspectives vers la mer	La voie ferroviaire et la voie express (RN 11) crée une rupture spatiale entre le front de mer et la ville.
	C'est une partie de la ville qui est bien desservie par les moyens de transports	Manque de moyens de transport à mobilité douce.
		Manque d'espace de repos et espace vert.
Système bâti	Monuments historiques classés, ainsi que la proximité du pôle culturel de la Casbah, qui elle aussi, classée sur la liste du patrimoine de l'humanité par l'UNESCO	Dégradation de certains immeubles ce qui donne un mauvais aperçu de l'espace dans quelques zones.
	Homogénéité et qualité de l'image urbaine le long du front.	
	L'ordonnement urbain permet une mise en perspective des espaces publics, monuments et immeubles d'habitations	

- *Recommandations :*

A l'échelle urbaine :

**Humaniser le front de mer** en créant une promenade emblématique, et en aménagement un parc urbain comme nouveau élément d'attractivité pour les algérois et algériens.

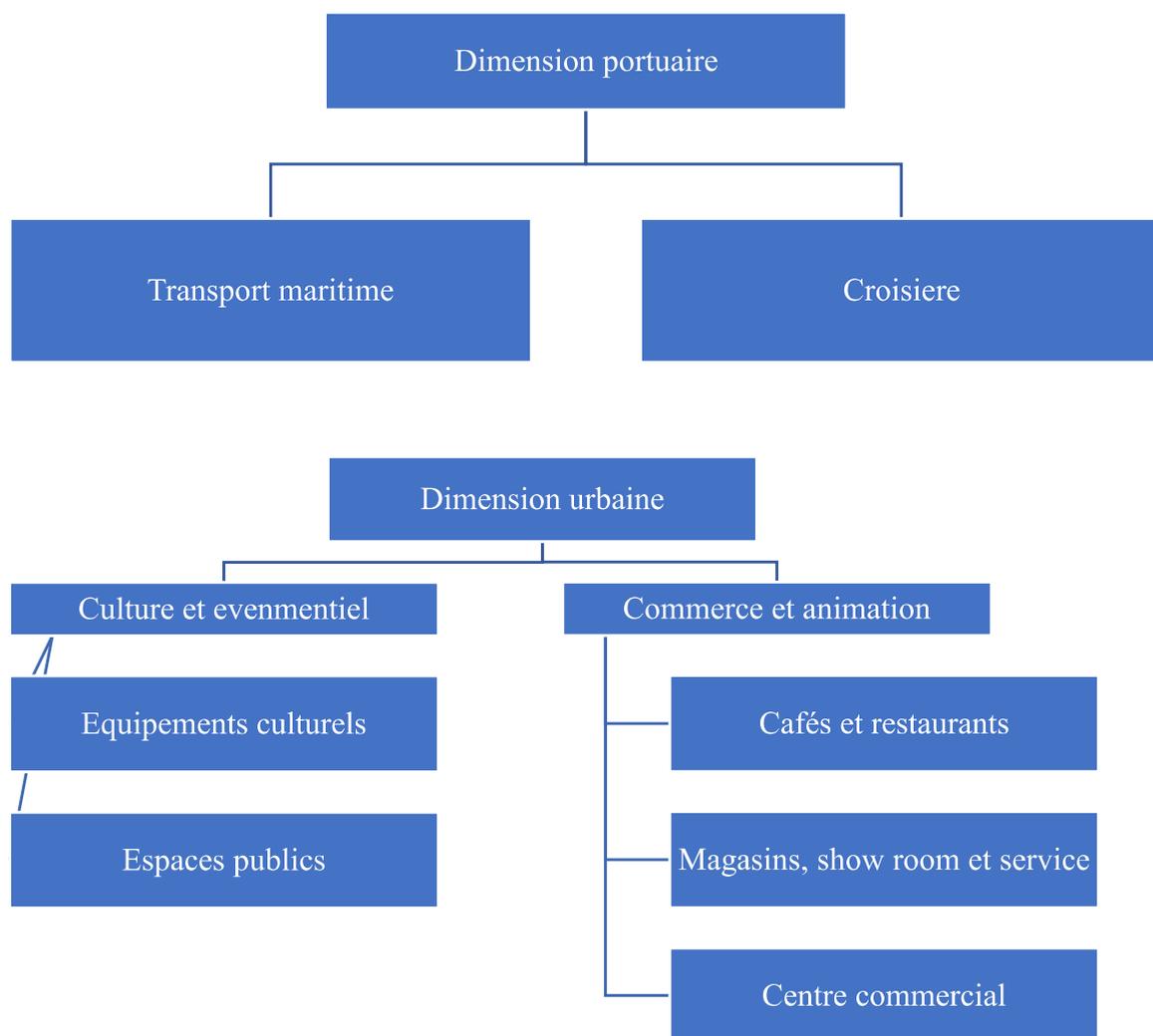
**Établir des rapports faciles entre la ville et le front littoral**, en renforçant les situations de continuité du tissu urbain.

**Améliorer le système viaire.**

**Développer une nouvelle centralité**, en valorisant la proximité de la gare maritime et en projetant un port de croisière comme facteur de surcroît de compétitivité à l'échelle internationale et réseau des grandes villes de la Méditerranée.

A l'échelle programmatique :

**Consistance du projet :**

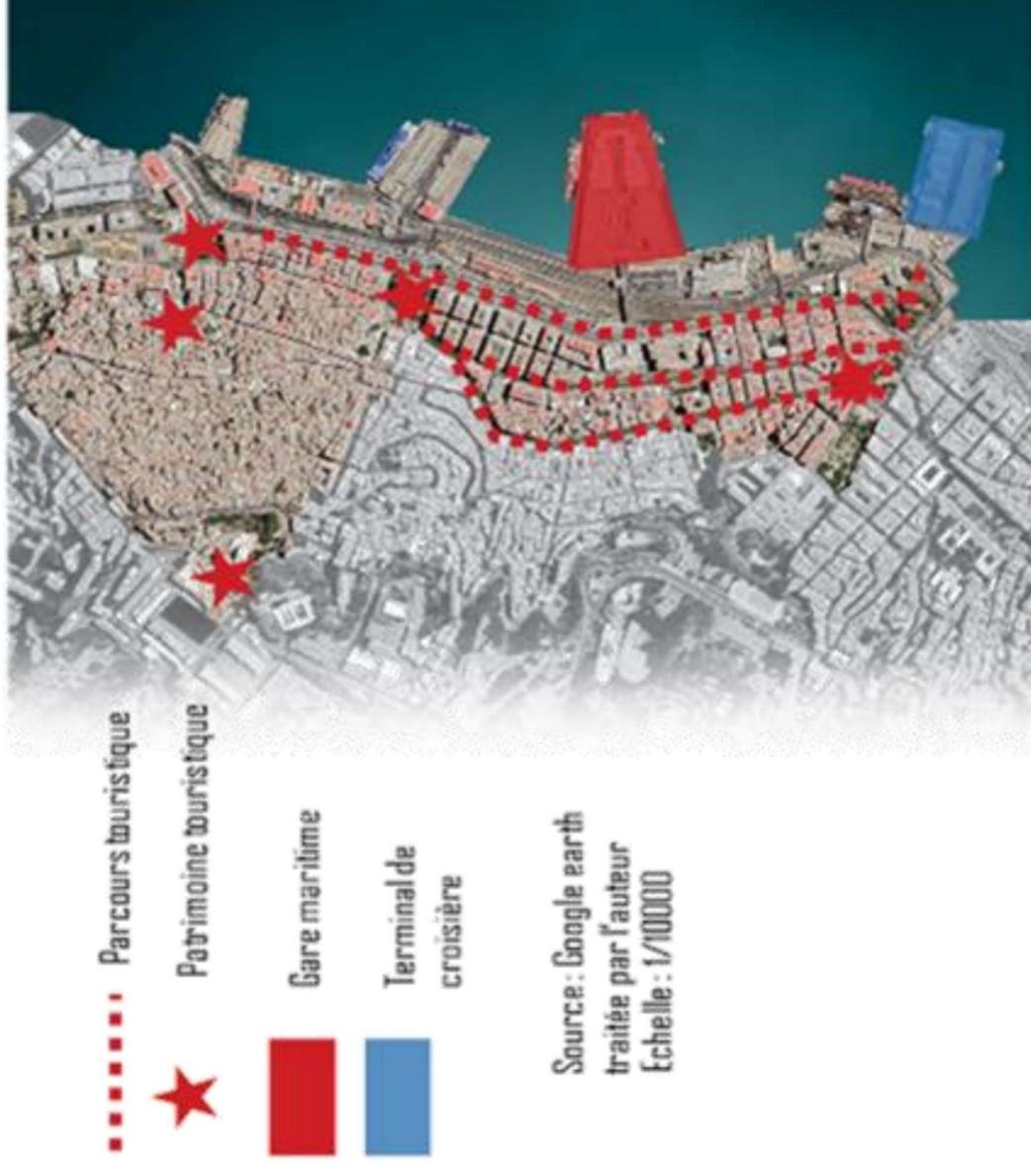
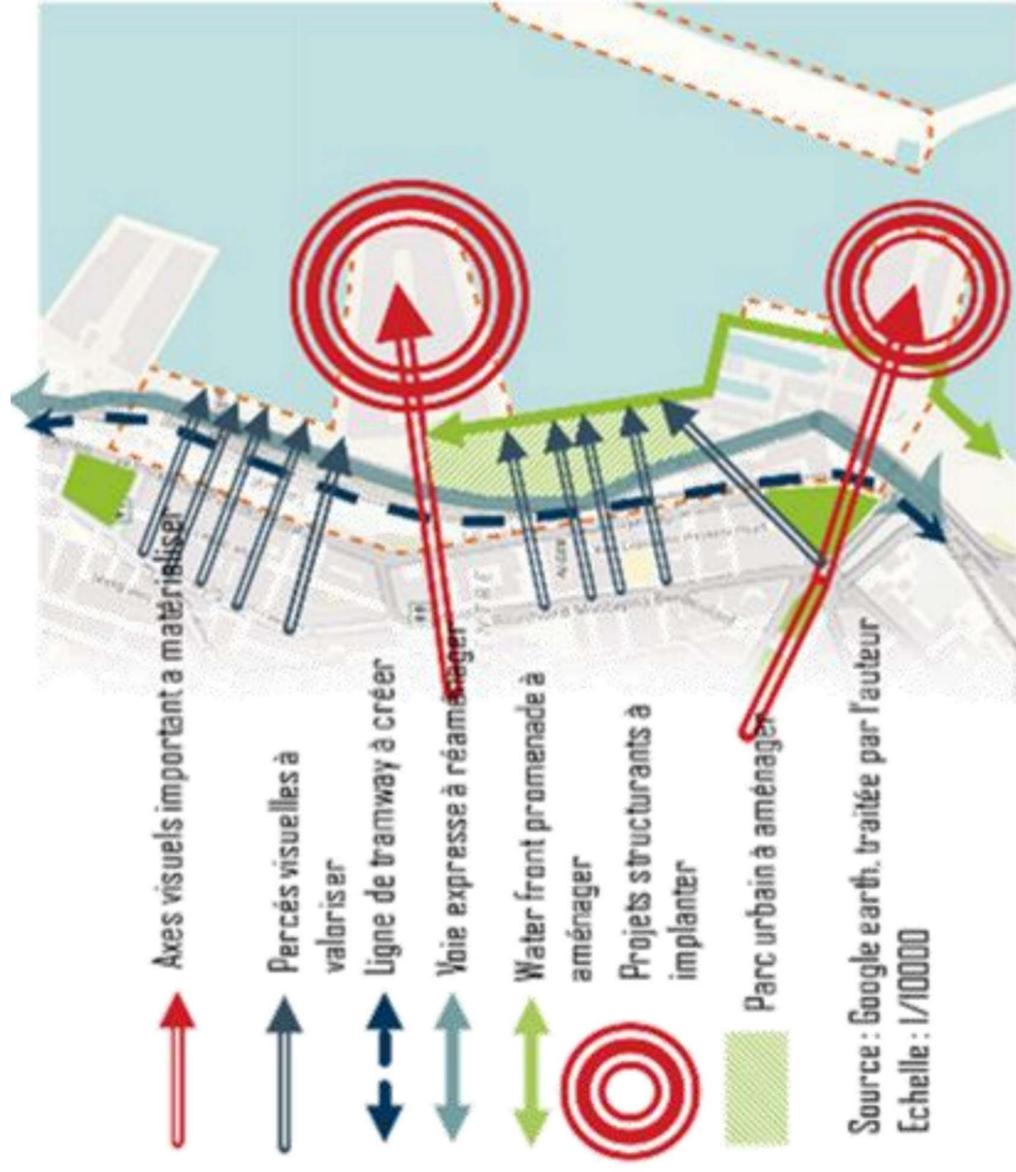


## PARTIE PRATIQUE :

### II.1 schéma de principe :

À partir des recommandations tirées des interprétations des analyses et de l'état de fait, on a débuté la conception du master plan dans le but de répondre aux anomalies du site. L'objectif principal est d'**habiter les quais**, de réinvestir l'espace portuaire, et de lui donner un autre usage, en gardant l'identité du lieu. Le réinvestissement de l'espace portuaire doit permettre de lui redonner une image, une façade maritime et des espaces publics de qualité afin d'en faire une nouvelle partie de la ville praticable pour les algérois et les voyageurs.

*Axe 01 : Redéfinition des rapports entre la ville et le port et améliorer la qualité environnementale*



Source : Auteur







## Processus de la conception architectural :

### I. Partie théorique :

Le projet comme moyen de connaissance et de production doit se baser sur une idée capable de mettre en interaction le site d'intervention ,le programme et la thématique traitée. C'est pour cela une étude sur la thématique, le site et le programme doit être établie

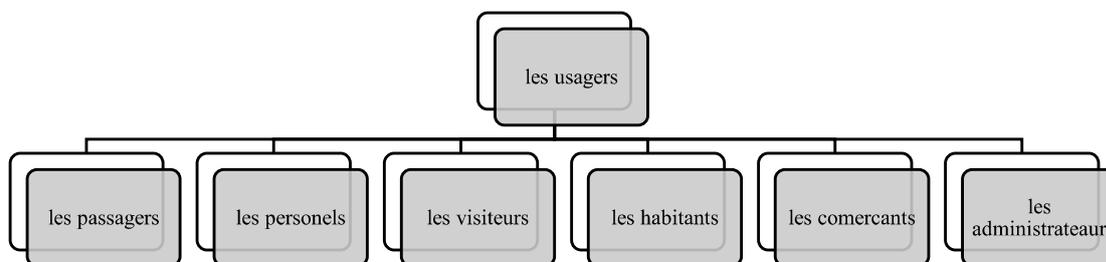
#### I.1 Qu'est-ce qu'un terminal de croisière ?

C'est un lieu qui permet le passage d'un espace fluide (mer) à un espace solide terrestre afin d'atteindre la découverte d'un endroit nouveau, via un parcours facilement repérable.

Depuis la définition on peut tirer 3 concepts thématique qui sont : La perméabilité (passage et parcours), ainsi que la découverte

#### I.2 Qu'elle programmation pour un terminal de croisière ?

##### I.2.1 Les usagers :



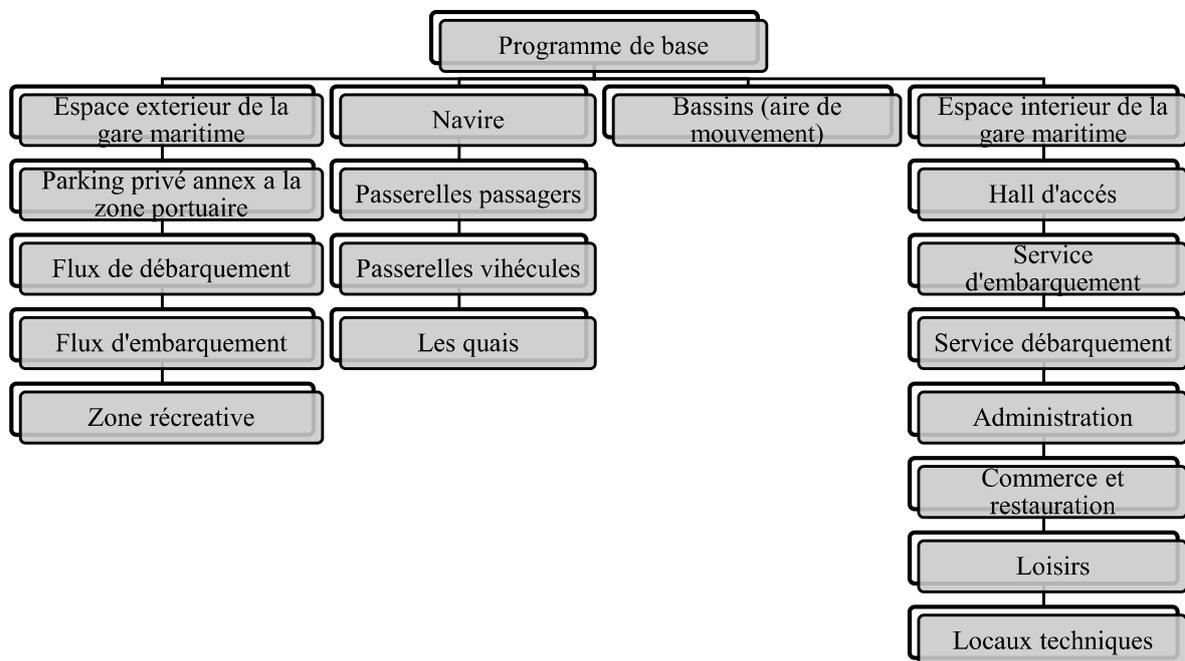
##### I.2.2 Identification des besoins d'usagers :

Les passagers	Accompagnateurs et visiteurs	Les habitants de la ville	Le personnel	Les commerçants
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Débarquer</li> <li>- Embarquer</li> <li>- attendre</li> <li>- Se récréer</li> <li>- Se détendre</li> <li>- Manger</li> <li>- Acheter</li> <li>- Echanger la devise</li> <li>- Réserver les voyages</li> <li>- Enregistrer/récupérer le bagage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Attendre</li> <li>- manger</li> <li>- Acheter</li> <li>- Se récréer</li> <li>- Découvrir</li> <li>- Se balader</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se rencontre</li> <li>- Se récréer</li> <li>- Se balader</li> <li>- Découvrir</li> <li>- Manger</li> <li>- Acheter</li> <li>- Stationner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Travailler</li> <li>- Se réunir</li> <li>- stocker</li> <li>- Se récréer</li> <li>- Contrôler</li> <li>- Stationner</li> <li>- manger</li> <li>- Acheter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Travailler</li> <li>- stocker</li> <li>- Se récréer</li> <li>- Stationner</li> </ul>

### 1.2.3 Indentification des fonctions :



### 1.2.4 Programme de base :

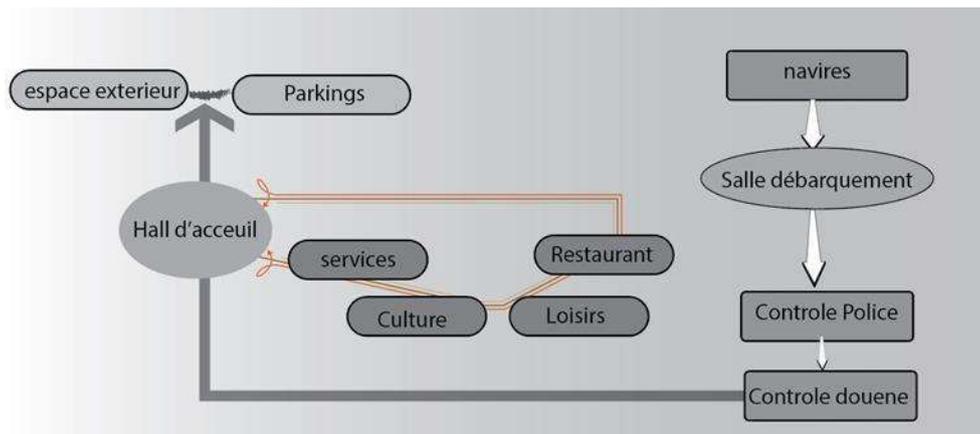


Les fonctions	Les utilisateurs	Les espaces
Accueille	Passagers	Hall d'accès publics
Transport	Passagers non véhiculé	Salle de contrôle (police et douane)
		Salle d'embarquement
		Salle de débarquement
	Passagers véhiculé	Hall de contrôle (police et douane)
		Parking d'embarquements
Services		Parking de débarquement
		Agence bancaire
		Agence d'assurance
		Agence touristique
		Agence de voyage
		Agence pharmaceutique
		Infirmierie

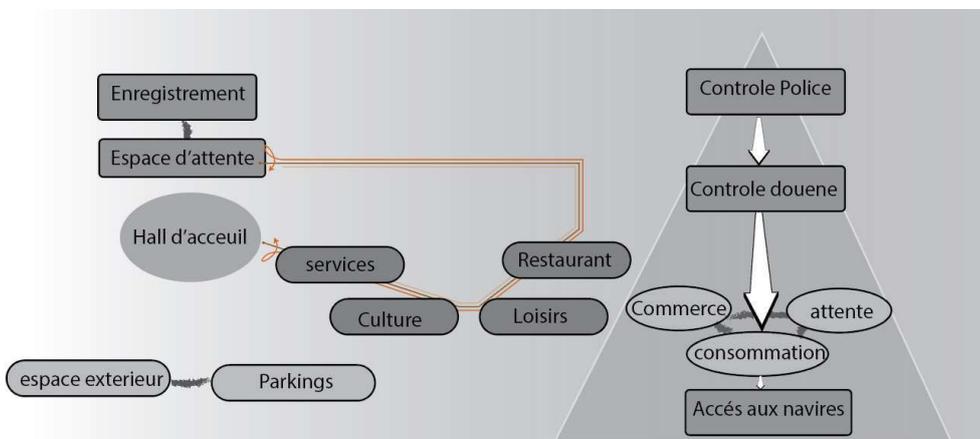
<b>Administration</b>	Le personnel	Administration de la gare
		Administration de la douane
		Administration de la police
		Administration des compagnies de transport
<b>Commerce</b>	Tous les utilisateurs et usagés	Boutiques
<b>Consommation</b>	Tous les utilisateurs et usagés	Restaurant et cafeteria
<b>Loisirs</b>	Passagers ; accompagnateurs et visiteurs	Terrasse pour promenade piétonne (balade
		Hall d'exposition
<b>Technique</b>	Personnel	Locaux de Climatisation et de chaufferie.
		Gestion maintenance, et entretien,
		Le stockage
<b>Sécurité</b>	Le personnel	Bureau de la Protection civile
		Bureaux des agents de sécurité
<b>Stationnement</b>	Tous les utilisateurs et usagés	Parking privé
		Parking publics
<b>Les espaces extérieurs</b>		Zone récréative d'attente pré Embarquement
		Les sanitaires
		Aire de jeu pour enfants
		Esplanade

*1.2.5 Les circuits :*

Circuit d'arrivé :



Circuit de départ :



### 1.2.6 Programme spécifique

Fonction	Espace	Sous -espace	Surface		
			Unitaire (m <sup>2</sup> )	U*n b (m <sup>2</sup> )	Total (m <sup>2</sup> )
Accueil	hall public	Reception exposition	15	2	30
	d'accueil	Les espaces d'attente et de circulation et	3350	1	3350
	3380				
Formalité	Réservation et enregistrement	billetterie.	20	1	20
		Enregistrements	100	1	100
		Tri bagages	200	1	200
	Contrôle de police	filtres de contrôle	100	2	200
	Contrôle de douane	Filtres de contrôle(Scanner)	150	2	300
	Hall:Départ/ Arrivée	Salle d'embarquement	600	1	600
		Salle de débarquement	500	1	500
		Livraison bagage	1000	1	1000
		Fast-food	60	1	60
		Free-shop (Dutyfree)	300	1	300
		sanitaire	30	2	60
	Service annexes	Bureau de police	25	2	50
		Bureaux déclaration	30	1	30
		Baggage perdue			
		Dépôt de bagage perdu	150	1	150
		Depot de saisie	80	1	80
		Bureau de douane	25	2	50
		Bureau de requisition	25	1	25
		Des bureaux de gestion	15	2	30
	3450 m <sup>2</sup>				
services	Agence postale		70	1	70
	Agenced'assurance		70	1	70
	Location de voiture		70	1	70
	Agence touristique		50	1	50
	Bureau de change		35	1	35
	Bureau de sureté		35	1	35
	400				

<b>Commerce (boutiques)</b>	cosmétique		35	1	35
	Bijouterie		35	1	35
	Horlogerie		35	1	35
	Pharmacie.		50	1	50
	Librairie.		70	1	70
	Photographe.		35	1	35
	Opérateurs de réseaux.		50	2	100
	Opticien.		35	1	35
	Médecin.		35	1	35
	vente souvenirs		35	2	35
	Habillement enfants		60	1	60
	Habillement H/F		60	2	120
	pâtisserie		35	1	35
	Salon de coiffure Femme/homme		80	2	160
	2boutiques		70	2	140
	boutique		100	1	100
	sanitaire		30	2	60
	<b>1140</b>				
<b>Loisirs et détentes</b>	Espaces de jeux		500	1	500
	Fast food		150	1	150
	<b>650</b>				
<b>Restauration</b>	restaurant (rdc)	Espace de consommation	300	1	300
		cuisine	70	1	70
		Dépôt	15	1	15
		Chambre froide	9	1	9
		Bureau de gestion	20	1	20
		sanitaire	20	1	20
	restaurant (étage)	Espace de consommation	300	1	300

		<b>310</b>			
	police	Accueil et réception	50	1	50
		Espace de travail	100	1	100
		secrétariat	25	1	25
		directeur	40	1	40
		Salle de réunion	70	1	70
		vestiaire	15	1	15
		<b>300</b>			
	<b>1225</b>				
		Salle de conférence	470	1	470
		Salle multifonctionnelle	100	1	100
		Espace documenté	140	1	140
		Salle de vidéo surveillance	250	1	250
		sanitaire	30	2	60
		<b>1020</b>			
<b>Installations Techniques</b>		salles des machines et labo.	<b>550</b>		
	<b>550</b>				
<b>15849m<sup>2</sup></b>					
<b>Circulation 30%</b>	<b>4754m<sup>2</sup></b>				
<b>Surface totale</b>	<b>20606m<sup>2</sup></b>				

<b>Espaces extérieurs</b>	Parking personnel	2000	1	2000
	Station bus / taxi	2000	1	2000
	Aire de détente	3500	2	4000
	Espace jeux pour enfant	3500	2	4000
<b>12000 m<sup>2</sup></b>				

Depuis le programme on peut déduire que bâtiment s'organise selon 2 entité (accueil et transport / service et consommation) et selon deux secteurs qui sont le secteur national et international.

### *1.3 Le site d'intervention :*

- Le site se situe dans une partie de la ville ou tissu urbain bien structuré suivant des grands boulevards qu' 'on va prendre en considération
- On trouve aussi dans cette zone la concentration de plusieurs ilots triangulaires et un rapport de hauteur et largeur du a la différence de niveau a partir du boulevard Chassériau
- Le site est entouré de plusieurs vues panoramiques des sites et monuments importants de la ville

### Macro fonctionnement :



## Parie pratique

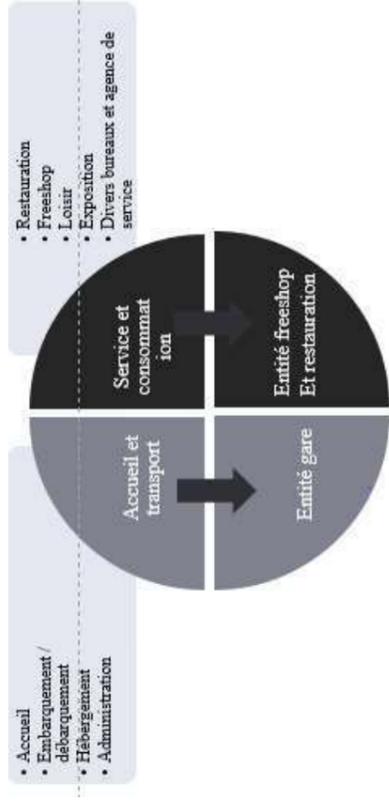
### I. Idée du projet

Le projet est un prolongement de la ville vers la mer, où il sera ouvert sur tous les coté pour accentuer la présence de la mer et renforcer le concept de l'expérience de croisière, qui s'agit d'être exposé à la mer 360 degré.

Des axes générateurs vont être inserts dans le projet suivant la logique de la structure urbaine dans la ville, et seront ouverts vers les vues et monuments les plus importants d'Alger afin d'élargir la vue sur le paysage de la ville et faire en sorte que l'aventure de croisière commence depuis le bâtiment.

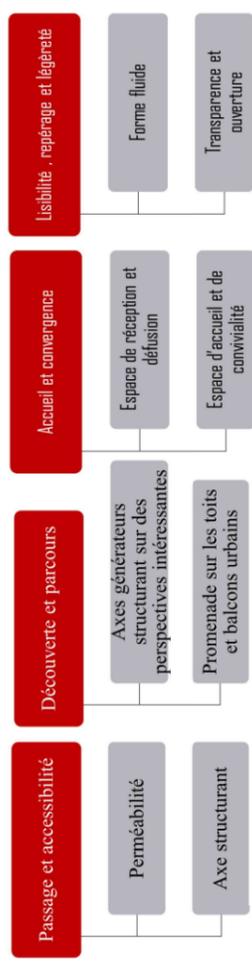
#### I.1 démarche conceptuelle :

##### Depuis le programme



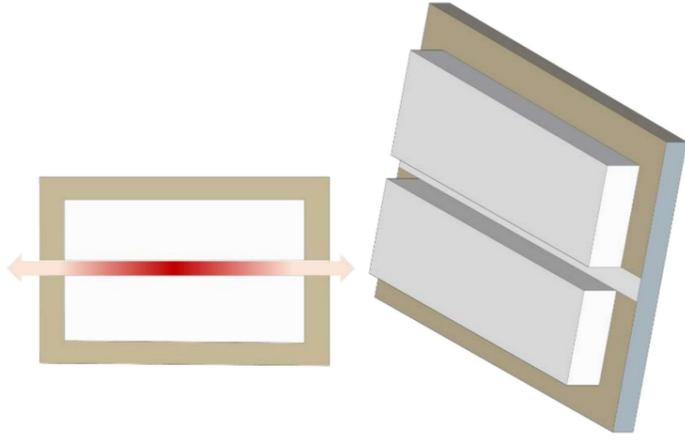
##### Depuis le site

##### depuis la thématique



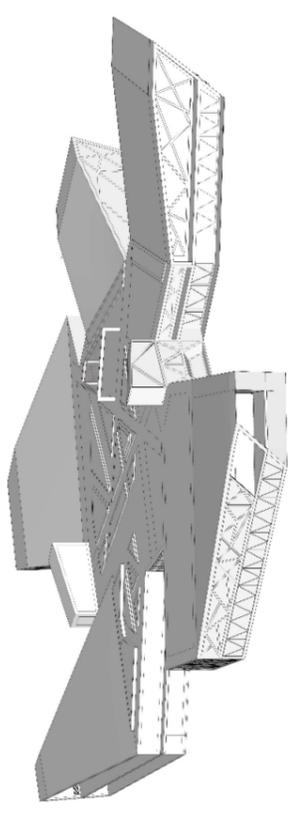
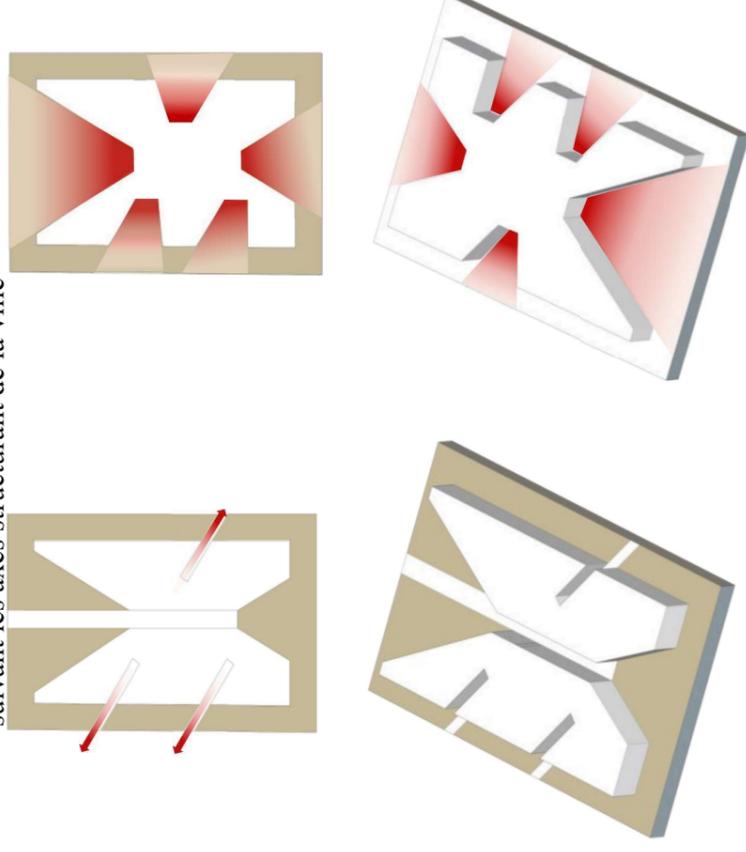
#### Fragmentation

Décomposition du bâtiment en deux blocs qui reflètent les deux entités mers



#### Perméabilité et porosité :

Ouverture des perspectives vers les monuments importants de la ville suivant les axes structurant de la ville





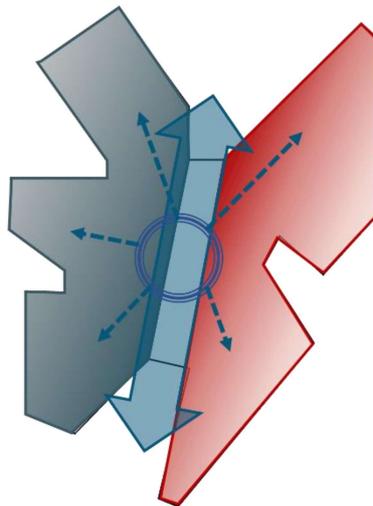
Plan de masse :

*Micro fonctionnement :*

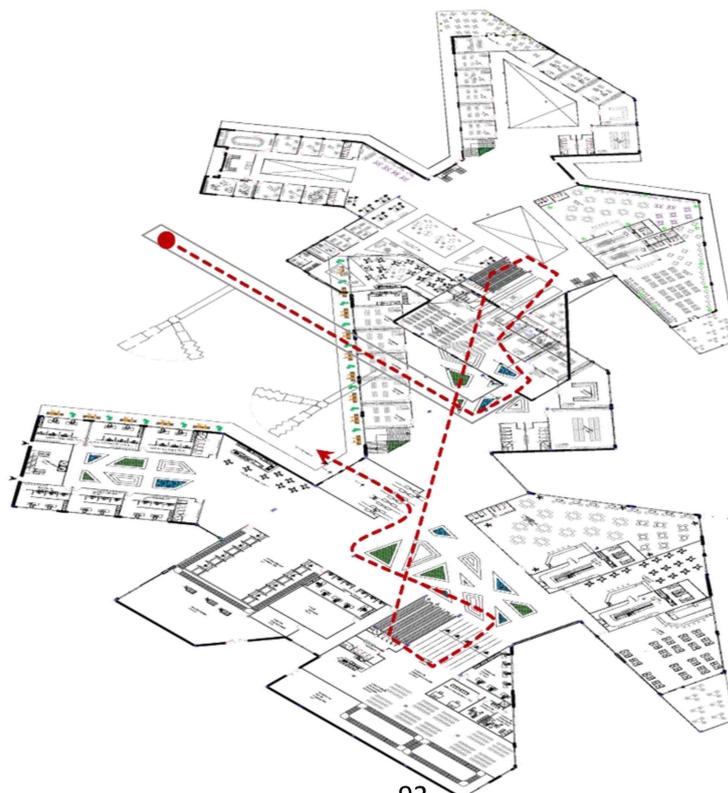
Le bâtiment s'organise selon une logique radiale suivant les perspectives qu'offre le site depuis un espace articulateur entre les deux autres masses. Les deux autres blocs sont des espaces adjacents qui englobent chacun une entité séparée de l'autre et contiennent les sous entités de chacun tout en assurant une fluidité et une ouverture sur les espaces

Les axes générateurs du projet nous impose une **circulation oblique** ce qui va accentuer notre réflexion sur le concept de parcours et découverte afin que l'aventure de la croisière débute depuis le bâtiment

-  Entité gare
-  Entité services



*Circuit de débarquement des passagers :*

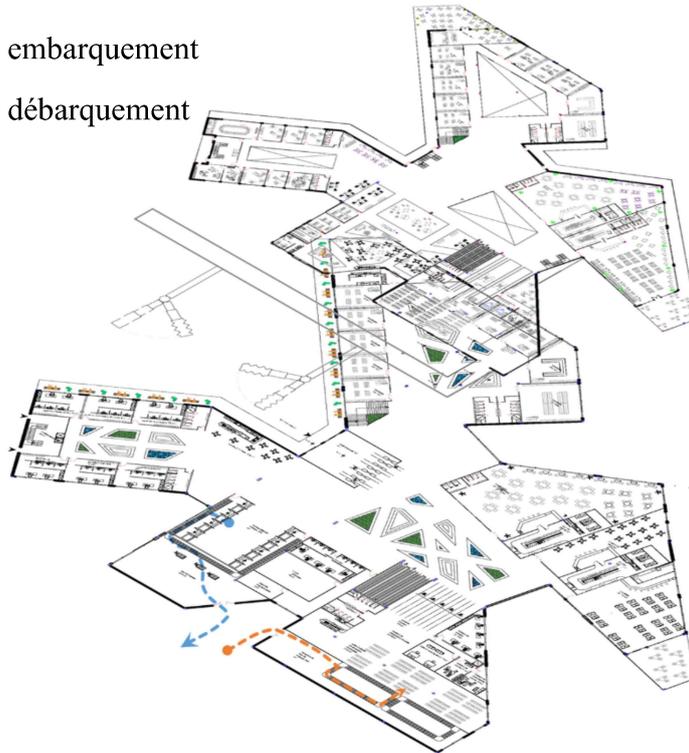


*Circuit d'embarquement des passagers :*



*Circuit de bagage :*

- — — — — ➔ Bagage embarquement
- — — — — ➔ Bagage débarquement



### *Aspect structurel :*

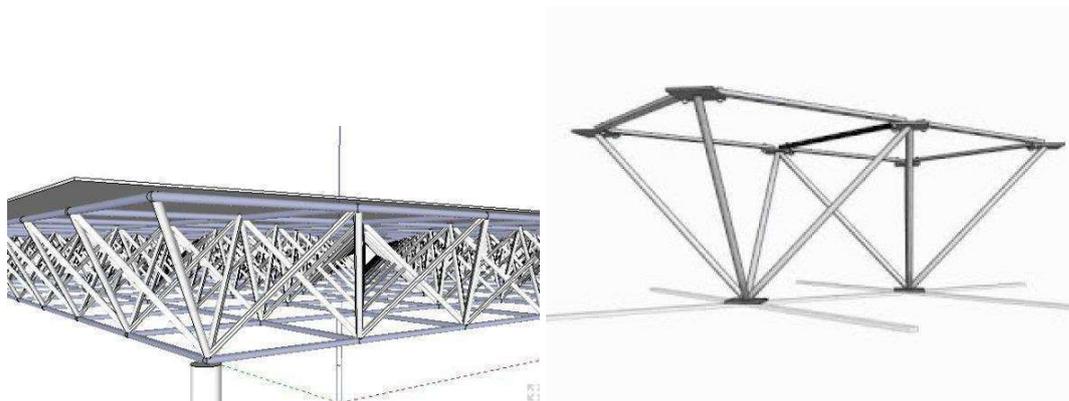
La structure est le moyen de concrétisation des idées issues de l'imagination et de l'art, c'est donc le moyen permettant d'amener le projet de son état d'architecture conçue à celui d'architecture construite. La structure est indissociable de l'architecture, en effet c'est l'espace architecture qui engendre le système structurel adéquat, ainsi que les différents procédés qui nous permettront d'atteindre les objectifs à savoir la stabilité de l'ouvrage, le confort, la sécurité et l'esthétique.

### **Choix du système structure**

Le choix du système constructif de tout projet est étroitement lié à la thématique de celui-ci, le projet que nous projetons demande un maximum de dégagement et d'espaces libres (entité gare), d'une totale flexibilité dans l'aménagement.

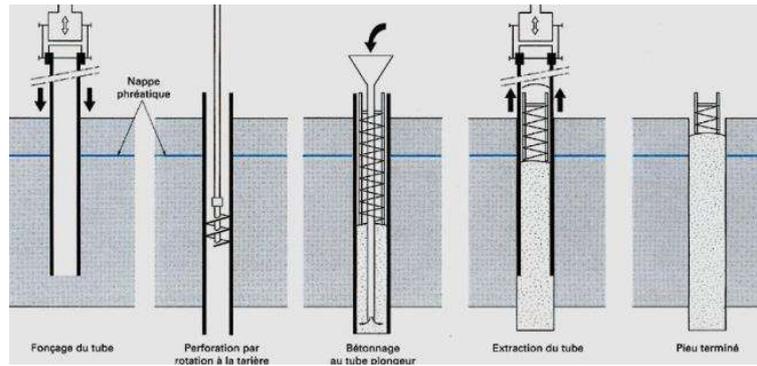
Nos objectifs nous ont orienté vers la structure métalliques tridimensionnelle tubulaire (tridilose) , car elle assure les différents avantages suivants :

- Flexibilité des espaces
- Facilite de montage et démontage
- La légèreté de la structure, permet de grandes portées sans avoir d'importantes retombes
- conception simples et efficace
- Bon comportement vis-à-vis du séisme, dû à la ductilité du métal
- Bonnes caractéristiques mécaniques à la traction et à la compression
- La facilite de mise en œuvre permet de réduire considérablement les délais d'exécution.
- La précision et la qualité de la construction
- Considération d'ordre esthétique



### **Les fondations :**

Le projet se repose sur une fondation en pieux a tube. Les pieux à tube battu sont réalisés à l'aide d'un tube métallique creux fermé à la base battu en force dans le sol et qui sert ensuite à couler du béton dans le sol à mesure de la remontée du tube.



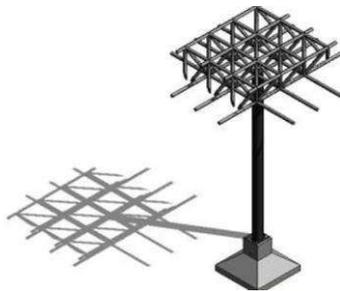
## La Superstructure

### 1-Les poteaux

Dans notre projet nous avons opté pour des poteaux en H, cette forme permet:

- D'avoir la même inertie dans les deux sens.
- La forme en H est la plus économique, permettant

Le raccordement dans deux directions, toutes les parties se prêtent aux assemblages boulonnés. Pour leurs bonnes performances au flambement, ils recevront un remplissage en béton : lors d'une élévation de température, la résistance de l'acier diminue et les charges sont progressivement transmises au noyau par béton.



### 2-Les poutres à âme pleine « Alvéolaire »

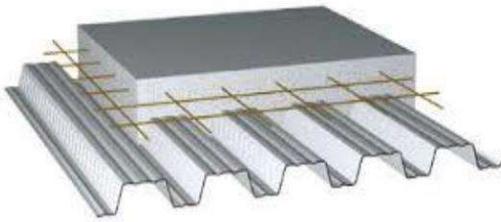
On a opté pour des poutres triangulaires en tubes comporte trois membrures parallèles et trois plans de treillis. Cette poutre ne nécessite aucun élément complémentaire pour être stable. C'est une structure spatiale.



### **Les Planchers :**

Dans notre projet nous avons optés pour le plancher collaborant en raison de ce qui suit :

- légèreté
- exécution rapide
- dalle sans coffrage
- Les nervures longitudinales de la tôle profilée permettent le logement des installations et canalisations du bâtiment.
- Recommandé pour les bâtiments dont les portées sont relativement importantes.

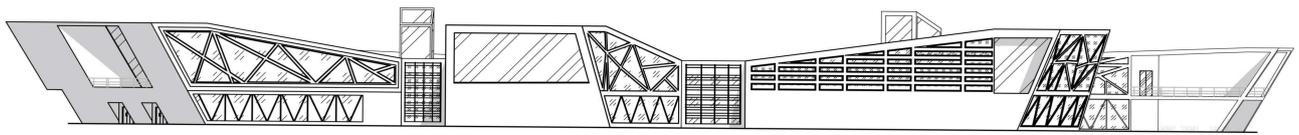


*Vue en 3D du projet :*





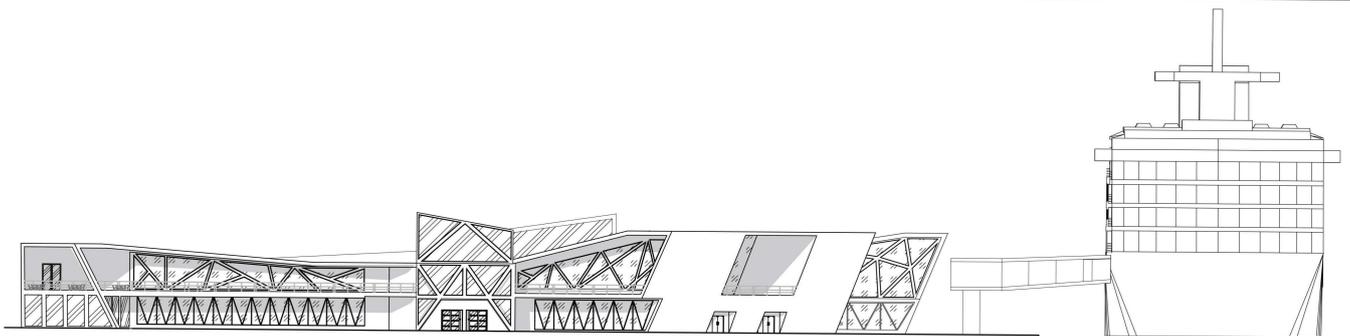
# **DOSSIER GRAPHIQUE**



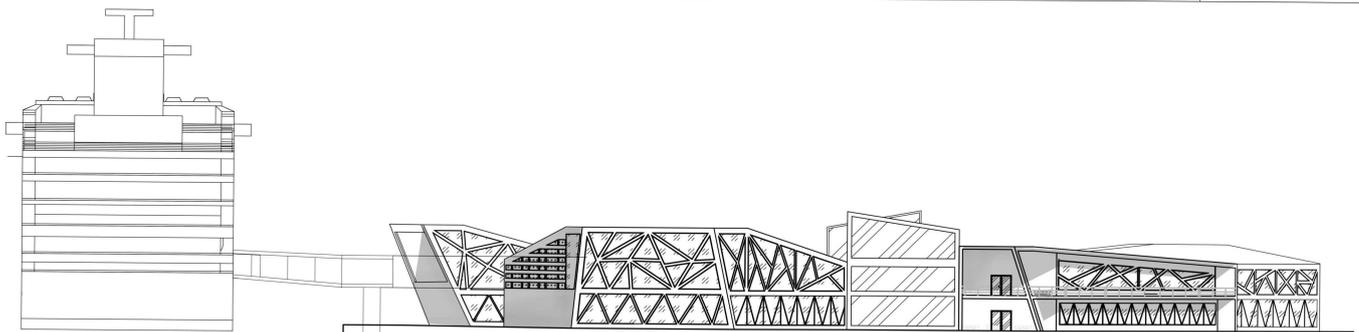
Façade sud



Façade nord



Façade ouest



Façade est

UNIVERSITE DE SAAD DAHLEB BLIDA 01 - INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

## LES FAÇADES

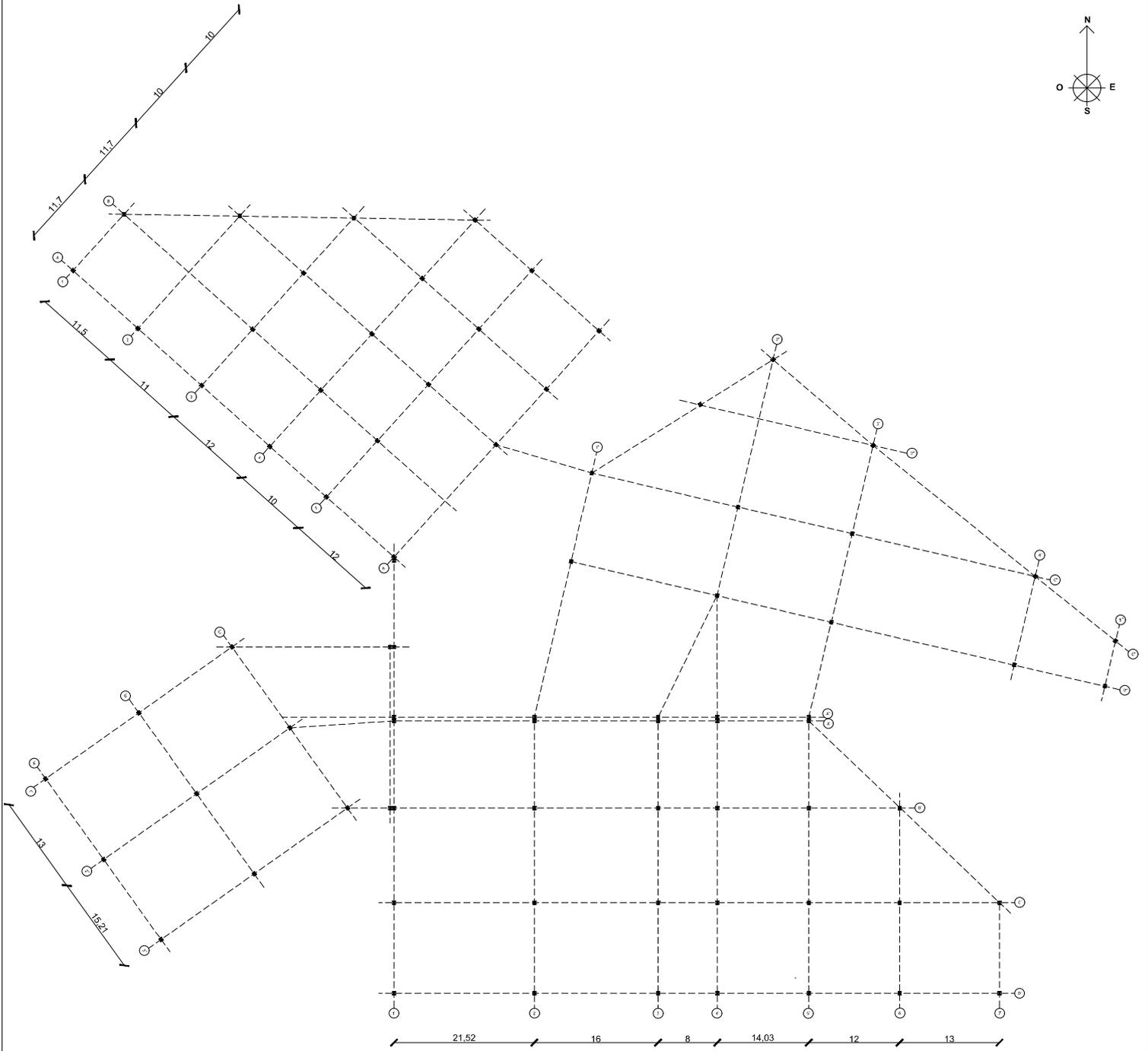
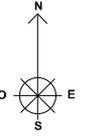
ROLE DU TRANSPORT MARITIME  
DANS LA PROMOTION DE LA  
COMPETITIVITE DES  
METROPOLES PORTUAIRES  
MEDITERRANEENNES

PFE : TERMINAL DE CROISIERE  
A ALGER CENTRE

REALISE PAR :  
DRIOUECH NESRINE  
ANNEE UNIVERSITAIRE : 2020/2021

ENCADREE PAR :  
DR.AOUISSI K.B Mm. BENZAMIA. A.S  
Mm. KHELLAF. L Mm. MECHEDAL.S

Echelle : 1/200



UNIVERSITE DE SAAD DAHLEB BLIDA 01 - INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME		
<b>PLAN DE STRUCTURE</b>		
ROLE DU TRANSPORT MARITIME DANS LA PROMOTION DE LA COMPETITIVITE DES METROPOLES PORTUAIRES MEDITERRANEEENNES	PFE : TERMINAL DE CROISIERE A ALGER CENTRE	
REALISE PAR : DRIOUECH NESRINE ANNEE UNIVERSITAIRE : 2020/2021	ENCADREE PAR : DR. AOUISSI K.B Mm. BENZAMIA, A.S Mm. KHELLAF, L. Mm. MECHEDAL, S	Echelle : 1/100



UNIVERSITE DE SAAD DAHLEB BLIDA 01 - INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

**PLAN DE DISTRIBUTION**

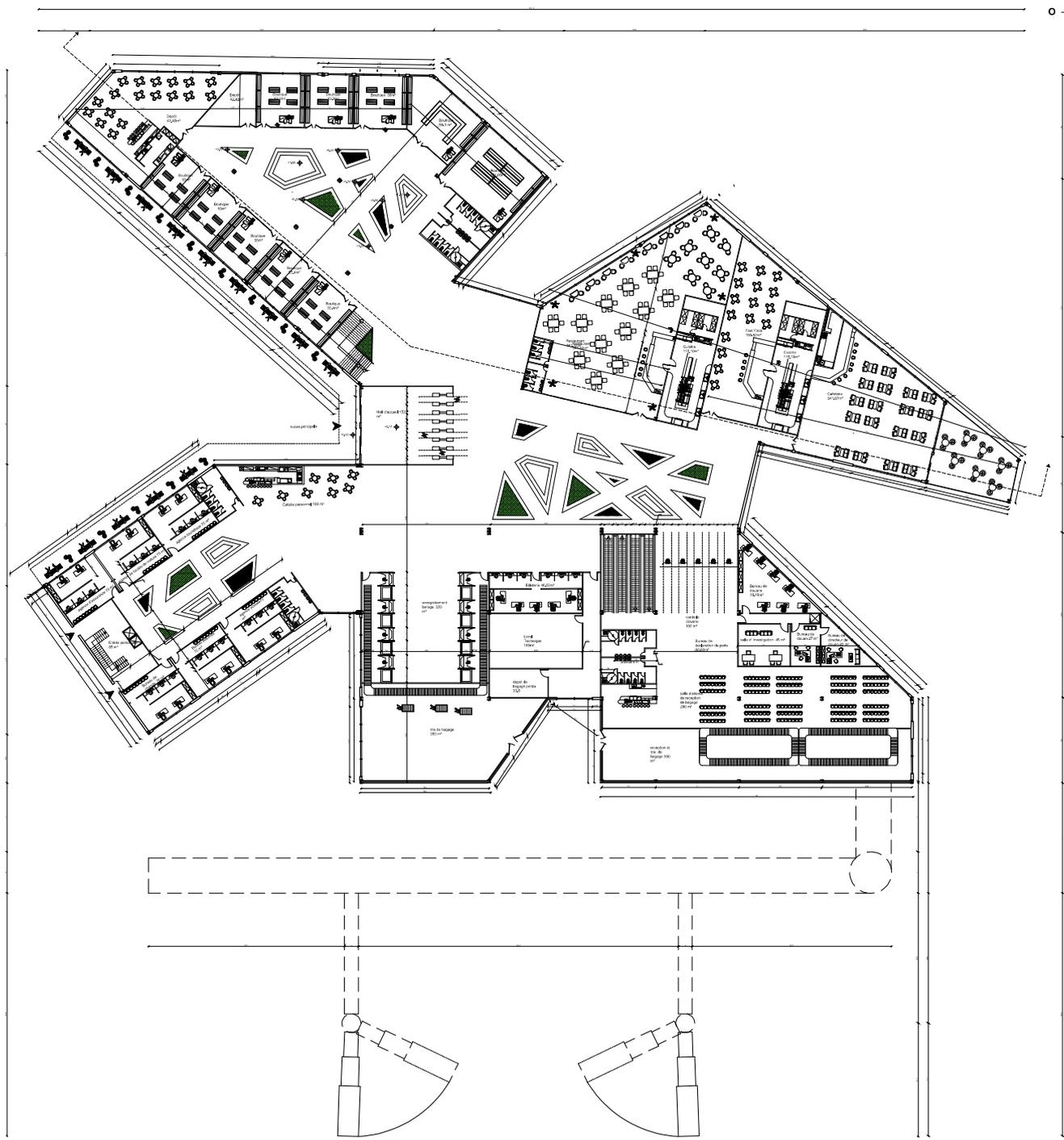
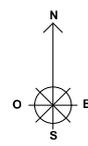
ROLE DU TRANSPORT MARITIME  
DANS LA PROMOTION DE LA  
COMPETITIVITE DES  
METROPOLES PORTUAIRES  
MEDITERRANEEENNES

PFE : TERMINAL DE CROISIERE  
A ALGER CENTRE

Echelle : 1/100

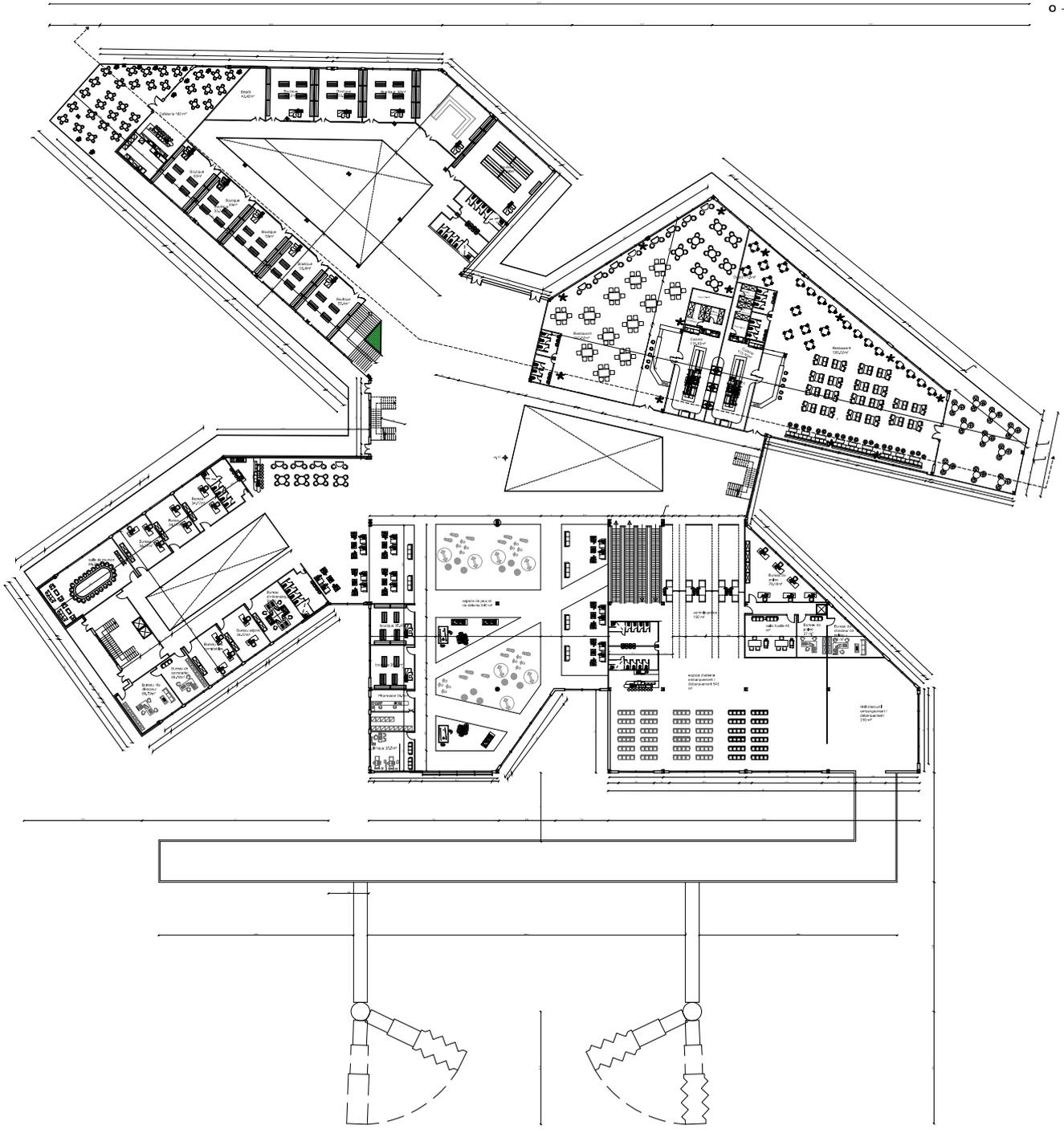
REALISE PAR :  
DRIOUJCH NESRINE  
ANNEE UNIVERSITAIRE : 2020/2021

ENCADREE PAR :  
DR. AOUTISSI K.B. Mm. BENZAMIA, A.S  
Mm. KHELLAF, L. Mm. MECHEDALS



UNIVERSITE DE SAAD DAHLEB BLIDA 01 - INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME		
<b>PLAN RDC</b>	ROLE DU TRANSPORT MARITIME DANS LA PROMOTION DE LA COMPETITIVITE DES METROPOLES PORTUAIRES MEDITERRANEEENNES	PFE - TERMINAL DE CROISIERE A ALGER CENTRE
	REALISE PAR : DRIOUECH NESRINE ANNEE UNIVERSITAIRE : 2020/2021	ENCADREE PAR : DR.AOUISSI K.B Mm. BENZAMIA. A.S Mm. KHELLAF. L Mm. MECHDAL.S

Echelle : 1/200



UNIVERSITE DE SAAD DAHLEB BLIDA 01 - INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

**PLAN 1 ER ETAGE**

ROLE DU TRANSPORT MARITIME  
DANS LA PROMOTION DE LA  
COMPETITIVITE DES  
METROPOLES PORTUAIRES  
MEDITERRANEEENNES

PFF : TERMINAL DE CROISIERE  
A ALGER CENTRE

REALISEE PAR :  
DRIOLICH NESRINE  
ANNEE UNIVERSITAIRE : 2020/2021

ENCADREEE PAR :  
DR.AOUISSI K.B Mm. BENZAMIA, A.S  
Mm. KHELLAF, L Mm. MECHEDAL S

Echelle : 1/200

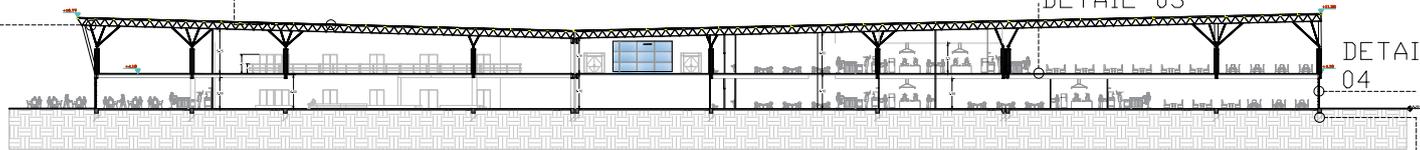
DETAIL 01

DETAIL 02

DETAIL 03

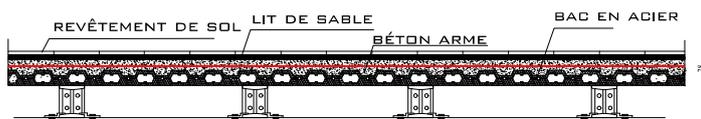
DETAIL 04

DETAIL 05

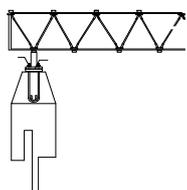


### Coupe AA

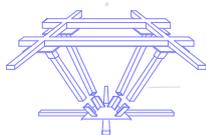
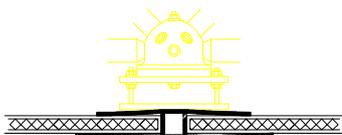
#### DETAIL3 : PLANCHER COLLABORANT



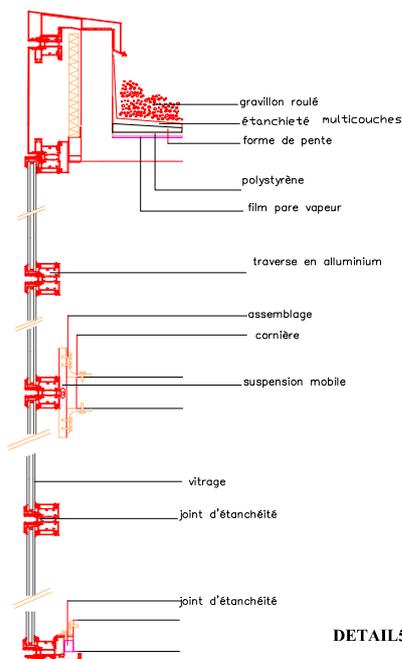
#### DETAIL 1 : ASSEMBLAGE TOITURE AVEC POTEAU



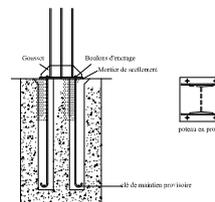
#### DETAIL 2 : DETAILS TUBES DE TOITURE



#### DETAIL4 :DETAIL MUR RIDEAU



#### DETAIL5 :Encastrement de poteaux dans un massif de béton



UNIVERSITE DE SAAD DAHLEB BLIDA 01 - INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

## COUPE

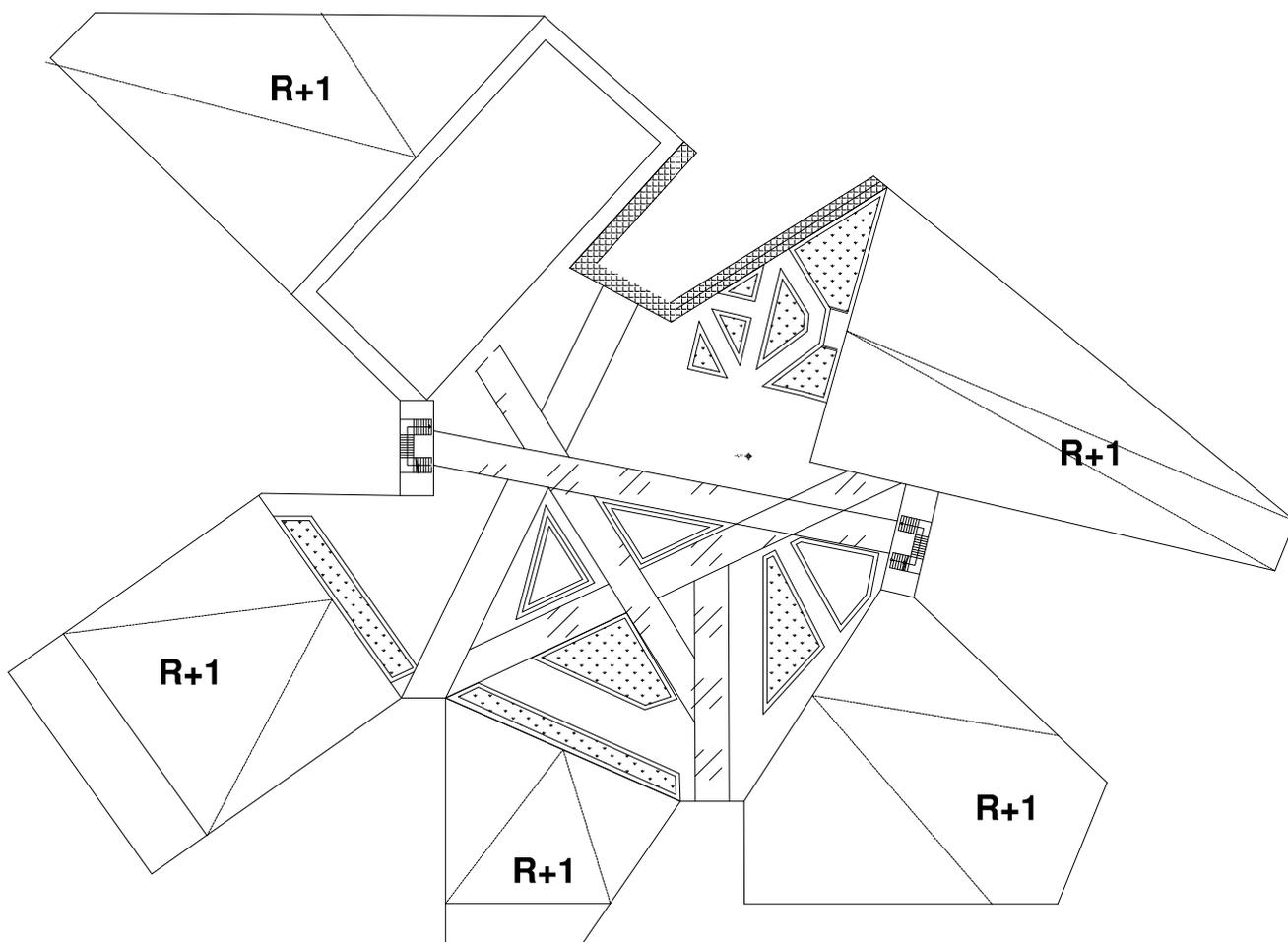
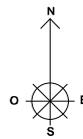
ROLE DU TRANSPORT MARITIME  
DANS LA PROMOTION DE LA  
COMPETITIVITE DES  
METROPOLES PORTUAIRES  
MEDITERRANEENNES

PFE : TERMINAL DE CROISIERE  
A ALGER CENTRE

REALISE PAR :  
DRIQUECH NESRINE  
ANNEE UNIVERSITAIRE : 2020/2021

ENCADREE PAR :  
DR.AOUISSI K.B Mm. BENZAMIA. A.S  
Mm. KHELLAF. L Mm. MECHEDALS

Echelle : 1/200



UNIVERSITE DE SAAD DAHLEB BLIDA 01 - INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

### PLAN DE TOITURE

Echelle : 1/100

ROLE DU TRANSPORT MARITIME  
DANS LA PROMOTION DE LA  
COMPETITIVITE DES  
METROPOLIS PORTUAIRES  
MEDITERRANEEENNES

REALISE PAR :  
DRIOUECH NESRINE  
ANNEE UNIVERSITAIRE : 2020/2021

PFE : TERMINAL DE CROISIERE  
A ALGER CENTRE

ENCADREE PAR :  
DR.AOUISSI K.B Mm. BENZAMIA. A.S  
Mm. KHELLAF. L Mm. MECHEDAL.S

## **BIBLIOGRAPHIE :**

## **REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES :**

### **OUVRAGES ET MONOGRAPHIES :**

- CLAUDE LACOUR , SYLVETTE PUISSANT, 1999, La métropolisation, croissance, diversité, fractures, Paris , Anthropos-Economica
- DOMINIQUE JOYE, MICHEL BASSAND ET VINCENT KAUFMANN, 2001 , Enjeux de la sociologie urbaine, Paris, EPFL Press
- JEAN-MARIE MOISSEC ET MONGI BOURGOU, 2010, les littoraux ; enjeux et dynamique, Paris, PUF
- JEAN PIERRE PAULET ,2007, les villes et la mer, Paris, Ellipses.
- LESPES.RENE, 1921, le port d'Alger, annales géographique, p195-222

### **ARTICLES ET DIVERSES PUBLICATIONS :**

- Akli Amrouche,2012, Les projets qui transforment Alger, Vie des villes, P26-40
- Alain A. GRENIER, 2008, Le tourisme de croisière, Les grands équipements touristiques, P36-48
- HAMOUDA ET S. ABDOU, 2013, Approche d'une analyse syntaxique de l'habitat rural cas d'el kantara , Courrier du Savoir N° 16, p. 27-36
- CARINE FOURNIER, 2011,Les nouvelles dynamiques du tourisme dans le monde :Le tourisme de croisières en Méditerranée, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/>
- Claude Prelorenzo, 2011, La ville portuaire, un nouveau regard, Entre recherche et expertise : itinéraires en villes-ports, P 13
- Ewa Berezowska-Azzag, 2006, Alger, le territoire invente son avenir, European journal of planning, P10
- Ewa BEREZOWSKA-AZZAG, 2015, Stimulation de développement métropolitain par le classement des performances urbaines des collectivités locales à Alger, MEDITER – Méditerranée et Territoires P11
- Malika Kacemi, 2011, Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments, P3
- MAXIME WEIGERT, 2011, Le rôle de la croisière dans l'ouverture de Casablanca au tourisme, Le tourisme de croisière : territorialisation, construction des lieux et enjeux de développement, p. 27

- MICHEL SAVY, 2010, Le fret mondial et le changement climatique, perspectives et marges de progrès ,La Documentation française
- OLIVIER DEHOORNE, NATHALIE PETIT-CHARLES .2011, Le tourisme de croisière dans l'espace caribéen : évolutions récentes et enjeux de développement, Le tourisme en Amérique latine, p.13-14
- PATRICK VICERIAT ,2007 : Attractivité touristique des grandes métropoles françaises et effets structurants sur le tourisme régional : Rapport final – Synthèse du diagnostic, enjeux et recommandations, P24
- REGIS LABEAUME ,2013, la ville, l'architecture et l'eau ,4 eme colloque de l'innovation de la ville de Québec
- ROBERT ESCALLIER, 2002,Métropoles et globalisation dans le monde arabe et méditerranéen : état, enjeux et perspectives, Cahiers de la Méditerranée, P 6-7
- TAREK MEDJAD, M'HAMMED SETTI GUY BAUELLE, 2015, Quelle métropolisation pour Alger?,Méditerranée : revue géographique des pays méditerranéens, p 18-22

### **THÈSES ET MÉMOIRES :**

- AOUISSI KHALIL.B, 2013, le clivage ville/port (cas d'Alger), mémoire de magistère, EPAU.
- AOUISSI KHALIL.B, 2019, Alger ; Prospection d'une reconversion portuaire comparée, thèse de doctorat , Université de Sétif
- César DUCRUET, 2004, les villes-ports : laboratoires de la mondialisation, thèse de doctorat, Université du havre, France.
- QUENTIN LETESSON, 2009, « Du phénotype au génotype. Analyse de la syntaxe spatiale en architecture minoenne. »; Thèse de doctorat, Université de Louvain, p. 5

### **BASE DE DONNEES :**

- PDAU d'Alger. Version finale approuvée le 29 Juin 2016 en conseil des ministres.
- Office national des statistiques, 2011

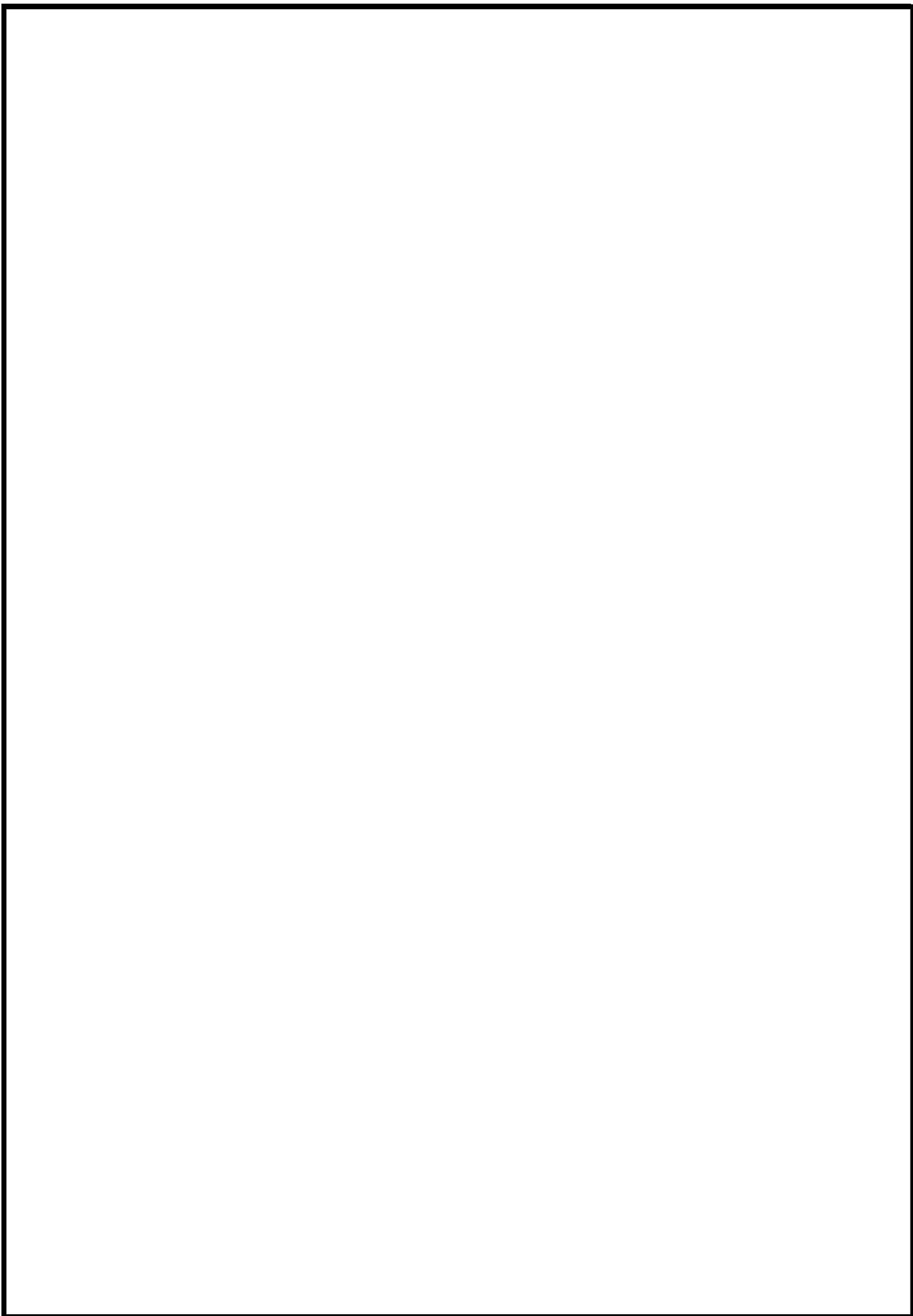
### **Cours universitaires :**

- Cour histoire critique d'architecture, Ben Hamouche 2020

- Cour de géographie urbaine en 3 -ème année licence 2018/2019

**Sites Web :**

- [www.lemoniteur.fr/](http://www.lemoniteur.fr/)
- [www.overblog.com](http://www.overblog.com)
- [Http://humeurtouristique.com/histoire-de-la-croisiere-maritime/](http://humeurtouristique.com/histoire-de-la-croisiere-maritime/)



## **TABLE DES MATIERES :**

Table des matières  
Remercîments

Résumé

Abstract

ملخص

## **Chapitre introductif :**

<b>I. Introduction :</b> .....	Erreur ! Signet non défini.
<b>II. Problématique générale :</b> .....	Erreur ! Signet non défini.
<b>III. Problématique spécifique :</b> .....	Erreur ! Signet non défini.
<b>IV. Hypothèses :</b> .....	Erreur ! Signet non défini.
<b>V. Protocole de recherche :</b> .....	Erreur ! Signet non défini.
<b>V. Structure du mémoire :</b> .....	Erreur ! Signet non défini.
<b>VI. Méthodologie de recherche :</b> .....	Erreur ! Signet non défini.
<b>VII. Les OBJECTIFS DE LA RECHERCHE</b> .....	Erreur ! Signet non défini.

## **Chapitre02: Etat de l'art:**

**Thématique générale : la métropolisation des villes portuaires.....** Erreur ! Signet non défini.

I.1 La métropole : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
I.2 Le métropolisation .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
I.3 Les critères de définition d'une « métropole » : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
I.4 Les types des métropoles : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
<b>II. Concept ville portuaire :</b> .....	Erreur ! Signet non défini.
II. 1 Les interfaces ville/port : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
II .2 Evolution de la relation ville/port : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
II .2.1- La phase préindustrielle (relation d'imbrication) 800-1800 ans : ...	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
<b>défini.</b>	
II .2.2 -La phase industrielle 19 -20 -ème siècle : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
II .2.3 - Phase de réconciliation (apparition des mouvements de recombinaison portuaire) : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
II .3 Clivage : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
II. 3.1 Causalité du clivage .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
II. 3.2 Les formes des clivages : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
II.3.3 Les conséquences du clivage ville/port : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
III. La recombinaison ville/port : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
III.1 Approche de la reconversion portuaire : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>

III.2 Le mouvement de ‘ ‘ Water frontsRivitalizations ‘ ‘ la reconversion portuaire : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.3 Les atouts de la reconversion portuaire :..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.3.1 Recentrage de la ville et recyclage du foncier :..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.3.2Revalorisation, Modernisation, Mondialisation et Métropolisation de la ville :.. **Erreur ! Signet non défini.**

III.3.3Redéfinition de la vitrine maritime et re-maritimisation de la ville : **Erreur ! Signet non défini.**

III .4Types actions dans la reconversion portuaire : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III 4.1 Centralité : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.4.2 Le tertiaire : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.4.3 L'eau comme nouvel élément : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.4.4 La végétation : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.4.5 Mixité fonctionnelle : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.4.6 Les concepts de l'Ilot ouvert : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.4.7 L'espace public : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.5 Analyse d'exemples : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.5.1 Présentation du projet : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.5.1.2 les enjeux du projet : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.5.2.1 présentation du projet : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.5.2.2 les enjeux du projet et le processus de transformarion : .... **Erreur ! Signet non défini.**

III.5.2.3 des critiques sur le projet : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.5.3 synthèse: ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Conclusion : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

**Thématique spécifique : Transport maritime et tourisme de croisière....** **Erreur ! Signet non défini.**

I.Transport maritime. .... **Erreur ! Signet non défini.**

I.1. Transport maritime comme concept ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Fig.31 : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Fig.32 :photo de ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Fig.33 :photo d'un navire à vapeur. .... **Erreur ! Signet non défini.**

I.2 Transport maritime de personnes ..... **Erreur ! Signet non défini.**

I.3. Le transport maritime comme vecteur à multiples avantages :. **Erreur ! Signet non défini.**

II. Le tourisme de croisière ..... **Erreur ! Signet non défini.**

II.1 Le tourisme de croisières comme concept : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

II.1.2 évolution du tourisme de croisières ..... **Erreur ! Signet non défini.**

II.2 Analyse d'exemple : Terminal de croisière à Salerne , Italie ..... **Erreur ! Signet non défini.**

II.2.1 présentations du projet : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

II.2.2 Situation : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
II.2.3 Intégration au site .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
II.2.4 Forme et façade : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
II.2.5 Affectation des plans : .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>

Conclusion : Le tourisme de croisière repose essentiellement sur le transport maritime, car avant de devenir une forme de vacances, la croisière est un concept qui mêle tourisme, loisirs, voyage (voyage) et mode de transport. .... **Erreur ! Signet non défini.**

**Conclusion du chapitre 02 :** ..... **Erreur ! Signet non défini.**

### **Chapitre 03 : Cas d'étude:**

**I. Introduction :** ..... **Erreur ! Signet non défini.**

**II. Alger ville portuaire en difficulté :** ..... **Erreur ! Signet non défini.**

II.1 Evolution des relations entre la ville et le port : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

II.1.1 Le port d'Alger pendant l'antiquité : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

II.1.2 Le port d'Alger pendant l'époque ottomane : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

II.1.3 Le port d'Alger pendant coloniale : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

II.2.1 Les formes du clivage ville/ port : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

II.2.2 Les conséquences du clivage ville/port sur Alger : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

**III. Une reconversion pour Alger ?** ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.1 Les avantages de la reconversion : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.1.1 Une reconversion pour une métropolisation : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.1.2 Une recomposition pour une ville durable : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.2 Alger métropole durable : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.3 Le projet Alger métropole : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.3 Le projet Alger métropole : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.3.1 L'embellissement : (2015-2020) ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.3.2 L'aménagement de la baie : (2020-2025) ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.3.3 Alger l'éco-métropole (2025-2030) ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.3.4 La ville monde (2030-2035) : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

III.2.2 Le projet de l'aménagement de la baie : (2020-2025): ..... **Erreur ! Signet non défini.**

**IV. Le transport maritime à Alger :** ..... **Erreur ! Signet non défini.**

IV.1 Politique Algérienne concernant les ports..... **Erreur ! Signet non défini.**

IV.2 Les infrastructures portuaires en Algérie : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

IV.3 Les perspectives de développement pour les ports algériens : .... **Erreur ! Signet non défini.**

**Conclusion chapitre 03** ..... **Erreur ! Signet non défini.**

**Conclusion générale :** ..... **Erreur ! Signet non défini.**

**Schéma de structure de la baie d'Alger :** ..... **Erreur ! Signet non défini.**

### **Annexe : Rapport PFE :**

**Processus d'intervention urbaine :** ..... Erreur ! Signet non défini.

**I. Partie théorique :** ..... Erreur ! Signet non défini.

I.1 Introduction : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

I.2.1 Situation : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

I.2.2 Délimitation : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

I.2.3 Accessibilité : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

I.3 Etude de l'état de fait : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Carte d'hierarchie des voies ..... **Erreur ! Signet non défini.**

I.3.2 cadre du bâti : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

I.4 Démarche d'analyse par une approche syntaxique : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Carte de connectivité ..... **Erreur ! Signet non défini.**

I.5 Synthèse et recommandation : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Synthèse ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Recommandations : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

A l'échelle urbaine : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

A l'échelle programmatique : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

**PARTIE PRATIQUE :** ..... Erreur ! Signet non défini.

II.1 schéma de principe : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

**Axe 01 :** Redéfinition des rapports entre la ville et le port et améliorer la qualité  
environnementale  
**AXE 02 :** Ouvrir Alger sur méditerranée et assurer une mixité  
sociale dans le site ..... **Erreur ! Signet non défini.**

**Processus de la conception architectural :** ..... Erreur ! Signet non défini.

I. Partie théorique : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

I.1 Qu'est-ce qu'un terminal de croisière ? ..... **Erreur ! Signet non défini.**

I.2 Qu'elle programmation pour un terminal de croisière ? ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Partie pratique : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

I. idée du projet : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

**Partie pratique** ..... Erreur ! Signet non défini.

I. Idée du projet ..... **Erreur ! Signet non défini.**

I.1 démarche conceptuelle : ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Micro fonctionnement : ..... **Erreur ! Signet non défini.**