



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

Mémoire de Master

OPTION : Architecture en Zone Urbaine Littorale

A.Z.U.L

Enseignant porteur de Master : Dr. ICHBOUBEN Y.

LA RECONVERSION PORTUAIRE AU PROFIT D'UNE RELATION VILLE-MER (CAS DE JIJEL)

Présenté par :

HASSEIN-BEY, Abderrahmane El-Mahdi.

Groupe : 03.

Encadré(e)(s) par :

Mr. AOUISSI K.B (Architecte, Urbaniste & doctorant).

Dr. MOHAMED-CHERIF F/Z (Géographe).

Année universitaire : 2015/2016

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce modeste travail, en particulier notre encadreur M. AOUISSI K.B pour son dévouement, sa totale disponibilité et surtout pour la pertinence de ses orientations.

En témoignage de notre infinie reconnaissance, nos remerciements vont également à tous nos professeurs qui à travers nos cinq années de cursus ont contribué à notre formation.

Nous vous prions de trouver ici, l'expression de notre gratitude et de notre profond respect.

DEDICACES

En témoignage de notre profond attachement,
Nous dédions cet humble travail à
Nos parents, notre famille et à
Nos amis.

SOMMAIRE

Chapitre I : Concepts et définitions

I-1 Introduction

I-2 Particularités de l'urbanisme et de l'architecture en zone littorale

I-2-A-Présentation du littoral

I-2-B- Définitions du littoral

I-2-C- Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural

1 Introduction

2 Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique

a - Développement parallèle à la mer

b - Développement perpendiculaire à la mer

c - Développement satellitaire

e - Aménagements urbains spécifiques

f - Les tendances actuelles de développement

g - Les vocations de la ville littorale

i - Les problèmes que rencontrent les villes portuaires actuellement

3 - Présentation de la ville littorale sur le plan architectural

a - Les facteurs naturels

b - les risques naturels

I-3 La problématique de la ville portuaire algérienne

I-4 Démarche méthodologique

I-4 -A-Présentation de l'option A.Z.U.L.

I-4 -B- Choix du thème

I-4 -C- Problématique de la recherche

I-4 -D- Approche méthodologique

Chapitre II : La reconversion urbaine des sites portuaires.

II- La reconversion ou *Waterfronts Revitalisations*

II-1 Introduction

II-2 Origine de la reconversion portuaire

II-2-A- Naissance du mouvement des *Waterfronts Revitalisations*

II-2-B- Avènement de la reconversion

II-2-C- Diffusion du concept de reconversion

II-2-D- Les étapes d'un enrichissement conceptuel

II-3 Présentation de la ville portuaire

II-3-A-Définitions

II-3-B- Difficulté de définition de la ville portuaire

II-3-C- Situation spatiale du port

II-4 Typologie des villes portuaires

II-4-A-Classement des villes

II-4-B-Trois concepts fondamentaux

II-4-C-Exemples d'application au niveau mondial

II-4-D-Analyse d'exemple de *Waterfronts Revitalisations* : Dunkerque

II-4 E- La ville littorale algérienne

Chapitre III : le cas de la ville de Jijel et de son port

III – l'histoire de la ville de Jijel et de son port

III-1- Introduction

III-2-Justification du choix du site de Jijel

III-3-L'évolution urbaine de la ville de Jijel et de son port

- III-3-A– Genèse de la ville et de son port
- III-3-B– Jijel et son port après l'indépendance
- III- 4- Jijel à l'heure actuelle
 - III-4-A –Présentation de la ville de Jijel et de son port
 - III-4-B– Situation géographique
 - III-4-C– Accessibilité
 - III-4-D –Les infrastructures
 - III-4-E –La population
 - III-4-F–L'état des lieux
- III-5– Jijel et son port, clivage et ignorance
 - III-5-A – les formes du clivage ville-port
 - III-5-B – Jijel et son port, vers une reconversion de l'interface
 - III-5-C- Synthèse
- III-6 – Conclusion

IV - Conclusion générale

CHAPITRE I
Concepts et définitions

I – 1 INTRODUCTION

Durant ces dernières décennies, la ville portuaire intrigue les chercheurs de toutes les disciplines, ils lui vouent un intérêt sans précédent. D'abord parce que les mécanismes de son développement sont très complexes : ils réunissent presque indissociablement ce qui a trait au transport maritime, au transport terrestre et au système de peuplement. (DUCRUET, César, 2005, Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial, Mappemonde, 77). (1)

Le port est le point où se rencontrent ces logiques qui, localement, posent de plus en plus de problèmes aux aménageurs. Les villes portuaires se présentent sous double aspects, attractif et répulsif, dualité qui renvoie à une nouvelle notion de ville/port et de développement des espaces d'interconnexions entre les deux groupes d'intérêts. La mer est sans doute l'élément qui réunit les villes portuaires, elle influe donc de façon directe ou indirecte sur l'aménagement et la composition de l'espace littoral, l'eau étant un élément fort de l'identité urbaine.

Le développement de l'industrie et des activités portuaires ajouté à la croissance des villes entraînent des tensions dans l'utilisation et la gestion des espaces de contacts entre le littoral et le centre ville, situation qui conduisit plusieurs villes vers leur déclin, d'où cette prise de conscience de la nécessité de rapprocher ces fonctions et espaces antagonistes pour la survie de ces villes.

Revaloriser les façades maritimes, protéger l'environnement naturel et culturel de la ville ainsi que le renouvellement urbain des centre-villes, tels sont les ingrédients d'un nouvel urbanisme de ces sites portuaires.

Cet urbanisme de valorisation se traduit à travers la notion de reconversion des zones portuaires en actions durables et ambitieuses pour la réconciliation de la ville et ses habitants avec la mer et son histoire.

Par ailleurs et dans de nombreux pays, les espaces à l'interface ville/port, forment des territoires à recomposer, constitués de friches portuaires au cœur de la ville, issus généralement d'une délocalisation des activités portuaires à l'extérieur de la ville, qu'ont engendré de profondes mutations technologiques.

Car avec la fin des paquebots, les villes se sont tournées de leur imaginaire portuaire, les bateaux se sont faits rares, les quartiers se sont délabrés et les infrastructures ont rouillé sur place. Ce qui entraîna des effets négatifs non seulement sur l'économie, le dynamisme social de la ville et surtout une dégradation de ses paysages.

L'image de la ville est conçue à partir de son cachet maritime, et pour améliorer la perception de cette image, il faut une action de réintégration du port dans la ville en atténuant la rupture qui se

manifeste par ces friches portuaires, par le fait de donner à ce lieu une nouvelle image à travers un réaménagement approprié et spécifique.

*« On a souvent comparé la ville à une symphonie ou à un poème...
... (elle) est à la fois ... quelque chose de vécu et quelque chose de rêvé.
C'est l'invention humaine par excellence. »*

Claude Levi Strauss

I – 2 PARTICULARITES DE L'URBANISME ET DE L'ARCHITECTURE EN ZONE LITTORALE

Le but de cette phase est d'avoir un ensemble de connaissances suffisantes sur la ville littorale sur les plans urbanistique et architectural.

I-2-A - Présentation du littoral

Zone de contact entre la terre et la mer, riche en écosystèmes spécifiques dont beaucoup sont en danger, le littoral fait souvent l'objet d'une gestion particulièrement contraignante qui permet de le protéger et d'arbitrer les conflits d'usages.

I-2-B - Définitions du littoral

Le littoral : C'est la bande de terre ou la zone comprise entre une étendue maritime et le continent, ou l'arrière-pays. (wikipédia, l'encyclopédie libre consulté le 02/05/2016, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Littoral>). C'est un espace limité, convoité, attractif, propice aux différents flux (*échanges commerciaux, déplacements...*).

« Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur ». C'est une zone de contact entre la terre et la mer qui constitue aujourd'hui un espace de plus en plus sollicité, ce qui accentue sa fragilité (Becet, 2002).

P.MERLIN et F.CHOAY définissent le littoral comme étant « un espace linéaire (...) particulièrement sensible, offrant à l'aménagement des conditions difficiles :

- les littoraux attirent des populations importantes, dans et hors des villes (...),
- les littoraux attirent des activités qui ont des besoins souvent contradictoires : ports (pêche, plaisance, commerce), baignade, aquaculture etc...
- les littoraux sont exposés aux destructions de la mer. Les eaux qui les baignent sont particulièrement polluées. D'autre part, la pollution marine est, pour une large part, issue des littoraux ; leur surveillance est un moyen privilégié de lutter contre la pollution ». (Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement - P.MERLIN et F.CHOAY – éd.PUF).

I-2-C - Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural

1- Introduction

Les villes littorales font partie des lieux où les pressions anthropiques sont les plus concentrées et où les conflits actuels et potentiels d'utilisation du sol sont les plus critiques. Sur cette bande littorale à géométrie variable, qui dépend particulièrement du relief, se concentrent la population et les activités économiques ainsi que les transports et le tourisme. C'est sur ces zones que se trouve la plus grande « densité économique », plus importante que la moyenne nationale.

2- Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique

L'urbanisme dans les villes côtières est toujours influencé par la mer, ses formes de développement se présentent comme suit:

a- Développement parallèle à la mer

En général, les villes littorales se trouvent sur des terrains plats, afin d'avoir une vue dégagée vers la mer et surtout avoir les pieds dans l'eau. Il faut donc prendre en considération plusieurs facteurs tels que :

Les facteurs naturels

- **La géomorphologie du terrain**

La ville s'accroît sur un site pareil parallèlement à la cote suivant un tracé linéaire. Le fait d'être près de la mer avantage l'économie de la ville par la dominance des activités liées à la mer (facteur économique)



Fig.1, photo montrante la ville d'Oran(Algérie)
1715 × 1139 - aaec-oran.com
<https://www.google.dz>



Fig.2 photo montrante la ville de Lisbonne (Portugal)
Auteur : Roberto Ferrari
<https://www.google.dz>



6 Fig.3 photo montrante la ville de Barcelone (Espagne).
447 × 336 - selectour-afat.com
<https://www.google.dz>

Figures 1, 2, 3 : Photos montrantes la croissance de la ville selon un tracé linéaire

- **L'ensoleillement**

L'ensoleillement des villes littorales est nettement plus important que dans d'autres régions. Cet avantage dont elles doivent profiter amènerait les urbanistes à donner plus d'importance à l'espace extérieur qu'à l'espace intérieur.



Fig.4.Photo montrante la ville d'Alger sous le soleil, 600 × 400 - easyvoyage.com
<https://www.google.dz>

Le facteur social

Parce que l'homme aime se trouver face à la mer, penser à l'aménagement des terrasses et des belvédères, aux espaces publics et aux espaces de contact, lui assurent cette satisfaction.



Fig.5 Photo montrante un belvédère
Au bord de la mer,
1024 × 768 - touslesmap.org.
<https://www.google.dz>



Fig.6 Photo montrante un espace de contact
ouvert pour la promenade des piétons
1000 × 666 - photan.wordpress.com,
<https://www.google.dz>

b- Développement perpendiculaire à la mer

Le facteur naturel

- La géomorphologie du terrain

La morphologie rendra les constructions difficiles dans le cas de sites accidentés ou presque montagneux (facteur naturel). Les tracés urbains respecteront cette morphologie, il en résultera une vue panoramique sur tout le paysage maritime (facteur social)



Fig.7 montrante la ville d'Abidjan,
480 × 631 - geomorphologie.revues.org
<https://www.google.dz>

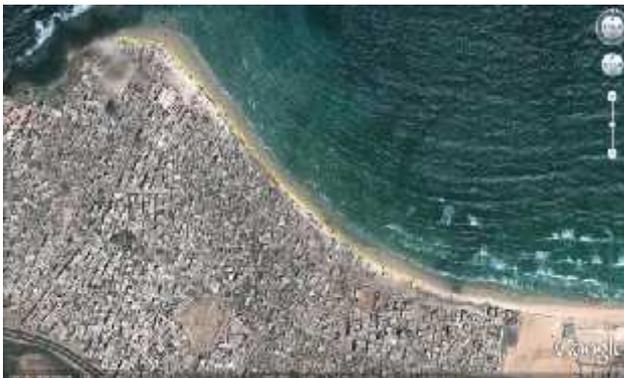


Fig.8 Photo montrante la ville de Dakar,
1440 × 803 - villesdafrique.over-blog.com
<https://www.google.dz>

Les figures 7 et 8 montrent le développement perpendiculaire des villes littorales par rapport à la mer.

Les facteurs climatiques

Une bonne protection naturelle est assurée par ces sites contre l'humidité, le vent et contre les inondations.

• Le glissement

Les pluies diluviennes provoquent les glissements, le long des versants et des pentes. Ils transportent une quantité considérable de boue et de terre. Les glissements peuvent survenir sur des terrains marécageux, tourbeux et argilo-marneux dont la pente est relativement importante sur les berges d'oueds.



Fig.9 Photo montrante le glissement de terrain au bord de la mer,
1600 × 900 - vivredemain.fr
<https://www.google.dz>

• L'érosion

C'est l'élévation du niveau de la mer dû au changement climatique qui est la cause principale de ce phénomène, il peut avoir des conséquences directes comme la disparition de surfaces terrestres ou indirecte comme l'augmentation du risque de submersion.



Fig.10 Photo montrante l'érosion au bord de la mer, 800 × 534 - sudouest.fr
<https://www.google.dz>

c- Développement satellitaire

C'est d'une manière aléatoire que ce genre d'évolution survient, à cause des obstacles qui ralentissent cette évolution et engendrent l'apparition de plusieurs pôles de développement. Ces obstacles sont généralement naturels (montagnes, terres agricoles, cours d'eau). **(Facteur naturel)**



Fig.11 Photo montrant le développement de la ville de Toulouse de part et d'autre du fleuve, 660 × 281 - lepoint.fr, <https://www.google.dz>

d - Les aménagements urbains spécifiques

L'aménagement des percées

Quand le développement augmente, les percées jouent un rôle de ventilation de la ville.

Pour garder toujours un contact visuel entre la ville et la mer, le développement parallèle à la mer a donné naissance aux percées mais aussi un contact physique exploité par certains types d'aménagement (ruelle, boulevard). Elles aboutissent généralement vers des places aménagées.



Fig.12 Photo montrant la percée urbaine de la Rambla Nova de Tarragone, Espagne, 580 × 435 - echo.geo.revues.org <https://www.google.dz>

Aménagement des espaces publics

Pour avoir une belle vue, les espaces publics sont en général orientés vers la mer (facteur social). Bien aménagés, ils permettent de se détendre, se promener et profiter de l'ensoleillement (facteur touristique, climatique).



Fig.13 Photo montrante l'espace public sur la rive de l'Hudson à Manhattan, 994 × 768 - projets-architecte-urbanisme.fr <https://www.google.dz>



Fig.14 Photo montrante une promenade dans la ville d'Aarhus, DANEMARK, <http://analyseaarhus.wix.com>



Fig.15 Photo montrante la Promenade des anglais (Nice) 800 × 600 - cocorico.com <https://www.google.dz>

e - Les tendances actuelles de développement

Quand le site le permet, il est préférable de construire loin du rivage et en hauteur, telle est la tendance actuelle de développement, à cause de:

La remontée des eaux

Lorsque de forts vents marins poussent l'eau des surfaces des océans, la remontée des eaux se produit, laissant ainsi un vide où peuvent remonter les eaux de fond avec une quantité importante de nutriments.



Fig.16 Photo montrante la remontée des eaux à Pensacola, en Floride, Etats-Unis), Le 1er mai 2014. AFP, 500 × 218maplanete.blogs.sudouest.fr <https://www.google.dz>

Du Tsunami

Il est causé par un tremblement de terre sous-marin comme il peut également être engendré par une éruption volcanique sous-marine.



Fig.17 Photo montrante le tsunami, 930 × 947 - catholique-sedevacantiste.com <https://www.google.dz>

De l'érosion

C'est l'élévation du niveau de la mer dû au changement climatique qui est la cause principale de ce phénomène, il peut avoir des conséquences aussi bien directes comme la disparition de surfaces terrestres qu'indirectes comme l'augmentation du risque de submersion.



Fig.18 photos montrantes l'érosion dans la ville des Septs îles, Canada.
Ressources naturelles Canada, <http://www.rncan.gc.ca/accueil>

c-2-6 - Les vocations de la ville littorale

- Les villes à vocation touristique

Un port de plaisance, des espaces de loisirs, de distraction et de consommation, sont les infrastructures qui caractérisent souvent l'aménagement des villes littorales touristiques et le développement de leur architecture ainsi que de leur urbanisme. Les installations gérées et planifiées, sont beaucoup plus touristiques (hôtels, restaurants, grands complexes touristiques, auberges, etc.).



Fig.19 photo montrante l'île de Rhodes. Grèce.



Fig.20 photo montrante un hôtel à Tunis. www.zoeken.nu

Figures 19 et 20 montrent des villes à vocation touristiques

- **Les villes à vocation agricole**

Avec des constructions individuelles et paysannes (fermes..), l'agriculture qui domine, la ville connaîtra un processus par lequel les hommes aménagent leurs écosystèmes pour satisfaire les besoins de leurs sociétés (facteur économique). Elle utilise des engrais qui sont considérés comme des polluants chimiques.



Fig.21 photo montrante la ville de Zéralda
<https://arar.facebook.com/zeralda1844/photos/a...2388>



Fig.22 photo montrante le front de mer
de Crec'h Mélo avec les parcelles
cultivées, Bretagne, Côtes-d'Armor
sallevirtuelle.cotesdarmor.fr/inventaire/plougrescant/Geoviewer/.../IA22012

Les figures 21 et 22 montrent les villes littorales à vocation agricole

- Les villes à vocation industrielle et commerciale

Pour ces villes, les spécialistes de la question architectural et urbanistique doivent avoir pour objectif de donner forme à un paysage beaucoup plus commercial ou industriel, composé de port industriel, de bâtiments commerciaux, d'usines, d'habitats industriels et collectifs, de hangars et d'aires de stockage.

On peut avoir les différentes activités ensemble (port de pêche, de commerce).



fig.23 photo montrante la ville de Hambourg et son port de commerce
<https://www.google>.

i - Les problèmes que rencontrent les villes littorales actuellement

Certaines villes littorales vivent des problèmes qui sont:

- Forte urbanisation
- L'empiètement sur des sites protégés qui sont:
 - Les terres agricoles
 - Domaine maritime public
 - Occupation des plus beaux sites tels que les complexes touristiques
- Saturation de certains services et commerces en période estivale (particulièrement les villes à vocation touristique)

- Certaines formes de pollution:
 - Pollution visuelles (les villes industrielles)
 - Pollution d'air
 - Pollution des ressources souterraines (les villes agricoles)
- Dégradation de certains sites touristiques et disparition de cette belle architecture

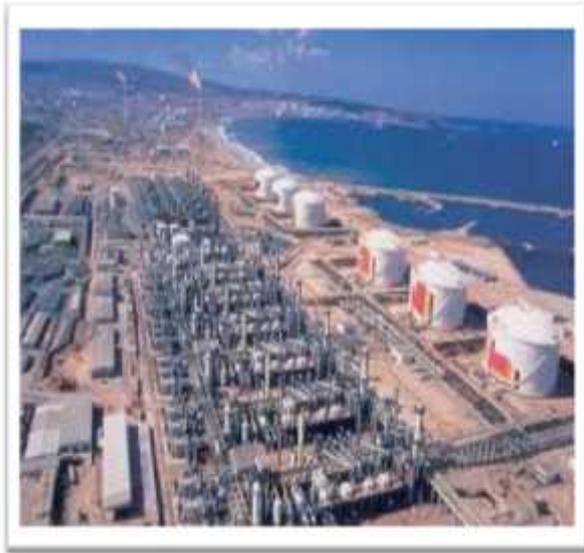


Fig.24 photo montrante le port industriel d'Arzew (Oran)
<https://www.google.dz>



Fig.25 photo montrante la fumée de la cheminée de l'usine polluant l'air, <https://www.google.dz>,

Les figures 24 et 25 montrent l'une la pollution visuelle et l'autre la pollution de l'air

3 – Présentation de la ville littorale sur le plan architectural

Sur le plan architectural, il faut également tenir compte de certains facteurs comme :

a- Les facteurs naturels

- Le climat

Le climat du littoral est caractérisé généralement par l'ensoleillement, l'humidité et les vents.

Dans le cas de la méditerranée, l'été est chaud et l'hiver est doux et humide. L'impact sur le bâti et même sur son organisation, est important.

Quel est son impact et comment pouvons-nous en profiter et nous en protéger?

- L'ensoleillement

Dans une conception architecturale, la lumière naturelle, élément librement disponible, est important ; les programmes d'architecture lui attribuent la priorité.

Les ouvertures modulent les relations entre l'intérieur et l'extérieur d'un bâtiment. L'ambiance dans un projet se base essentiellement sur la pénétration de la lumière.



Fig.26 photo montrante la pénétration de la lumière,
192 × 144 - fr.luxuryestate.com,
<https://www.google.dz>

Comment profiter du soleil :

- La réflexion et la distribution de la lumière sont influencées par les couleurs. Nous proposons l'utilisation de couleurs claires, le bleu et le blanc, surtout dans le cas de la méditerranée.
- En plus de la vue à l'extérieur, la construction de terrasses, de balcons et d'ouvertures dans les bâtiments permet de profiter de l'ensoleillement.

- Les éléments architectoniques comme les capteurs solaires et les panneaux photovoltaïques doivent être utilisés pour exploiter au mieux cette énergie solaire.



Fig.27 photo montrante les panneaux photovoltaïques
650 × 340 - utile.fr, <https://www.google.dz/>

- Pour mieux profiter de ses apports, il faut orienter les bâtiments vers le sol

Comment se protéger du soleil

- Rafraîchir directement l'air ambiant par l'implantation des piscines et des fontaines, et en utilisant des écrans végétaux.
- L'ensoleillement a également son impact sur le choix des matériaux de construction (utilisation de verre de faible émissivité).
- L'utilisation des techniques constructives (brise-soleil)



Fig.28 montrante un brise-soleil
204 × 204 - technal.com
https://www.google.dz

- Le vent

Comment profiter du vent :

- La topographie du terrain et la forme de la toiture peuvent renforcer la différence de pression favorable à la ventilation naturelle, aérer, sécher et rafraîchir les milieux urbains
- Utiliser les vents qui sont une source d'énergie renouvelable.
- L'orientation des rues Sud/Est et Nord/Ouest doivent éviter les parcelles allongées Sud/Ouest et Nord/Est car elles vont recevoir les vents dominant sur les deux façades principales.

Comment se protéger du vent :

- Traiter la construction en réalisant des acrotères perforés au sommet des façades des bâtiments, en utilisant des formes aérodynamiques plus que les formes rectilignes, et prévoir pour la structure des renforcements au niveau des fondations.
- Veiller à l'adéquation du rapport plein / vide (des percements).
- Prévoir des barrières *brise-vent* artificielles ou naturelles en plantant des rangées d'arbres.



Fig.29 montrante une barrière
Brise vent naturelle (arbres),
800 × 600 - pepinieres-naudet.com
<https://www.google.dz/>



Fig.30 photo montrante une barrière brise-vent
artificielle
800 × 653 - materiel.hellopro.fr,
https://www.google.dz

Les figures 29 et 30 montrent respectivement les barrières brise-vent naturelle et artificielle

- L'humidité

Facteur de détérioration de la santé de l'être humain, le taux d'humidité est élevé particulièrement dans certaines parties de ces zones littorales. Il détériore aussi certains matériaux de construction.



Fig.31 Photo montrante l'humidité en zones littorales
566 × 291 - centre-contrôle-intervention-habitat-caen.fr
<https://www.google.dz/>

Comment se protéger de l'humidité :

1/ Sur le plan Architectural: 2/ Sur le plan Urbanistique:

L'injection de résine.

La tendance actuelle est de construire loin du rivage et en hauteur, si le site le permet.

- La pluie :

Autant la pluie est une énergie elle est aussi une source de danger, mais elle peut être récupérée. Pour cela, le tracé de la ville doit être choisi de façon à éviter d'éventuels dangers (inondation...). On peut arroser les espaces verts avec les eaux de pluie récupérées dans des bacs.



Fig.32 montrante la récupération d'eaux de pluie
740 × 549 - eau-de-pluie.ch,
<https://www.google.dz/>

b - Les risques naturels:

Les changements climatiques rendent le littoral très fragile et sujet à des risques naturels; ce qui va exercer une pression croissante sur les installations urbaines, touristiques et agricoles du littoral. Parmi ces risques il y a :

- La remontée des eaux

Elle se produit lorsque de forts vents marins poussent l'eau des surfaces des océans, laissant ainsi un vide où peuvent remonter les eaux de fond avec une quantité importante de nutriments.



Fig.33 photo montrante la remontée des eaux
980 × 450 - actu.orange.fr,
<https://www.google.dz/>

- Le Tsunami

Il est causé par un tremblement de terre sous-marin comme il peut également être engendré par une éruption volcanique sous-marine.



Fig.34 photo montrante le tsunami
480 × 360 - youtube.com,
<https://www.google.dz/>

- L'érosion

La cause principale de ce phénomène est l'élévation du niveau de la mer, dû au changement climatique. Ses conséquences peuvent être aussi bien directes comme la disparition de surfaces de terres, qu'indirectes comme l'augmentation du risque de submersion. La protection contre ces phénomènes naturels peut être la construction d'ouvrages longitudinaux de haute plage (digues, murs), ou les ouvrages longitudinaux de basse plage et de petits fonds



Fig.35 photo montrante une digue
450 × 277 - paysenfrance.fr,
<https://www.google.dz/>

I – 3 Problématique de la ville portuaire algérienne

Avec plus de 1200 km de côte, le littoral septentrional algérien a été depuis l'antiquité l'espace le plus sollicité, son climat et sa géographie, notamment l'ouverture sur le bassin méditerranéen, ont favorisé son corollaire à l'urbanisation. Aujourd'hui plus de 70% de la population soit plus de 20 millions d'habitants, représentent plus des deux tiers de la population totale, sont concentrés en nord, en forte proportion dans de grandes villes, sur à peine 4% de territoire national, c'est le cas des grandes et moyennes villes côtières (Alger, Oran, Annaba, Skikda, Mostaganem, Bejaia, Jijel).

Les villes littorales portuaires algériennes distinguées en petites, moyennes, et grandes, englobent un ensemble de problématiques sur le plan architectural et urbanistique qui sont liées essentiellement à un phénomène de démaritimation et de standardisation de la forme bâtie. La ville littorale algérienne ne respecte plus son contexte particulier, pire, elle court le risque d'effacement de son identité à cause de sa 'standardisation'.

Comment donc redonner la vie au port pour attirer l'urbain à nouveau et revivre la culture portuaire pour la ville ?

I – 4 Démarche méthodologique

I – 4 – A Présentation de l'option: Architecture en Zones Urbaines Littorales

Le rapport site/projet est d'un intérêt particulier pour l'option que nous avons choisie à savoir l'Architecture en Zones Urbaines Littorales, il signifie que les particularités du site doivent dicter la production architecturale et urbaine.

I - 4 – B Choix du thème

Nous nous intéressons particulièrement aux villes littorales portuaires, vu leur position de contact entre terre et mer, qui a fait d'elles un patrimoine architectural, superposition de civilisations et de centres d'échanges, d'attraction et de pouvoir, elles possèdent une richesse et une diversité sur tous les plans.

I – 4 - C Problématique de la recherche

Les mutations technologiques ont exercé des déséquilibres économiques et spatiaux. Le processus de désorganisation du système ville-port originel a été achevé par la-même, ayant pour conséquence une réelle coupure visuelle et psychologique entre la ville et le port. La plupart du temps, nous assistons à la délocalisation des activités portuaires à l'extérieur de la ville, comme l'ont été celles de Jijel avec la construction du port de Djen Djen, ce qui engendre des espaces en déshérence dans la ville. Une autre conséquence en résultera qui est les effets négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville. Depuis quelques décennies et selon les pays, les **waterfronts** constituent des territoires à reconverter.

Pour ce faire, il faut relever les premiers constats faits sur le site, Jijel, objet de notre étude qui font ressortir une négation pluridimensionnelle :

- Une séparation physique entre la ville et le port, surtout après sa confiscation par le secteur militaire.
- Dégradation de la zone à l'interface ville/port qui a conduit à une baisse de taux de sa fréquentation.
- Un axe du front de mer non valorisé.
- Des éléments historiques non valorisés tels que la citadelle et le fort Duquesne.
- Un manque flagrant d'équipements culturels et de loisir propre à son caractère maritime.

D'autre part, suivant l'idée que « ce qui fait la force d'un territoire, ce sont les acteurs qui y vivent » (Daniel Béhar, 1998, p.15), il s'agit, aujourd'hui, de trouver la meilleure façon de raviver le port pour attirer l'urbain à nouveau et comment revivre la culture portuaire pour la ville, et de ce point de vue :

- Comment Jijel présente une dichotomie entre espace urbain et espace portuaire ?
- Comment prospecter une reconversion *waterfront* pour le cas de Jijel ?
- Comment promouvoir la ville de Jijel via ce type d'opération ?

I – 4 - D Approche méthodologique

Nous avons fait le choix d'utiliser essentiellement le travail de terrain. Des déplacements fréquents sur le terrain pour effectuer des observations, des enquêtes ainsi que la collecte de données souvent éparpillées, mal classées et parfois contradictoires n'était pas souvent aisé. Nous avons remarqué le peu d'études concernant l'analyse des rapports homme / milieu qui existent sur l'Algérie. Le travail de terrain a été réalisé à travers des :

- Entretiens avec les différents acteurs : population locale, responsables à plusieurs niveaux d'échelles de décision, représentants de mouvement associatif et/ou professionnel.
- Observation de terrain au niveau des sites pris comme exemple.
- Collecte de données multiples et variées (statistiques, documents cartographiques, photographies) auprès de différentes structures techniques régionales ou locales.

CHAPITRE II

La reconversion des interfaces Ville-Port

II – LA RECONVERSION DES INTERFACES VILLE-PORT

II -1 Introduction

Il y a une trentaine d'années, les berges fluviales et maritimes appelées *Waterfronts* connurent de profondes mutations. Alors qu'avant, il y avait là, une désurbanisation généralisée, leur reconversion apparut plus favorable et bénéfique pour une revitalisation des centres et des quartiers péri-centraux.

II –2 Origine de la reconversion portuaire

II –2 - A Naissance des *Waterfronts* revitalisations

Vers le milieu du 19^{ème} siècle, les conditions socio-économiques et technologiques furent à l'origine de l'utilisation des berges autant maritimes que fluviales, *Waterfronts*, pour le transport des marchandises car aussi bien le transport routier que ferroviaire n'étaient satisfaisants. Il faut noter la faible mobilité, à l'époque, des hommes et des biens.

Le trafic marchand et celui des passagers ainsi que la pêche exigeaient des équipements spécifiques (quais, débarcadères etc...) et induisaient des activités dérivées comme le stockage, le négoce, la fabrication et la réparation. D'où la constitution progressive d'espaces fluvio-portuaires. S'ils ont créé des emplois, ils ont par contre séparé la ville de son front de mer ou fluvial.

Le caractère répulsif des *Waterfronts* de l'âge industriel fera que les fonctions centrales se tourneront vers d'autres directions et l'aménagement des agglomérations se réorientera vers l'intérieur du pays, tournant durablement le dos à la mer ou au fleuve.

II – 2 - B Avènement de la reconversion

Le système industriel des *Waterfronts* se désorganisa, d'abord dans les ports américains dans les années cinquante ensuite ce phénomène se diffusa mondialement durant les deux décennies suivantes. Le trafic des passagers qui a presque disparu suite à l'essor du trafic aérien, les installations de pêche industrielle qui furent relocalisées, le transfert de la manutention, du stockage et du trafic vers des sites nouveaux avec des équipements neufs et l'adoption du conteneur, tels sont les facteurs qui expliquent ce phénomène mondial. Devant cet état de fait, des opérations de reconversion sont lancées pour la régénération de ces espaces, les villes américaines ont été les précurseurs, pour cela il n'y a qu'à se référer au réaménagement célèbre des berges de Chicago, en application du plan Burnham de 1909.

II – 2 - C Diffusion du concept de reconversion

L'Histoire urbaine récente montre que toute idée nouvelle qui paraît satisfaisante et bénéfique se dissémine de façon rapide géographiquement. Ainsi, il fut des méthodes de réaménagement des quartiers anciens, à commencer par Boston vers la fin des années cinquante, suivi par la suite par les grandes villes anglaises, il y a aussi la mode des rues piétonnes, dont le début fut sans doute dans les villes néerlandaises, et vite fait suivie par les villes de l'Europe de l'ouest, dès 1967. La diffusion des concepts ou d'idées nouvelles, en ce qui concerne le réaménagement des *Waterfronts*, s'est fait selon ce principe. Là où l'innovation a été la plus significative, c'est à Boston suivie par Baltimore dès les années cinquante.

Le secteur d'Union Wharf, proche de la *Downtown*, à Boston, est l'objet de reconversion dès 1956. Les services techniques de la Municipalité de Boston qui avait ce projet en main, lanceront la réalisation en 1961. A Baltimore, un plan de reconversion des 100ha de friches qu'était le vieux port (Inner Harbor) est mis à exécution à partir de 1964. Ces réalisations-pilotes ont certainement été bénéfiques puisqu'elles ont fait école depuis.

II – 2 - D Les étapes d'un enrichissement conceptuel

Diffuser des idées neuves pour guider la reconversion des espaces portuaires, cela dure depuis environ trois décennies, mais les rôles que peuvent avoir les *Waterfronts* dans le fonctionnement des agglomérations subissent de profondes transformations avec les changements de conjonctures économiques.

Dans les années cinquante et soixante, pour certains responsables, *Waterfronts* signifiaient espaces verts et équipements récréatifs. Comme fut le réaménagement célèbre des berges de Chicago. C'est là qu'apparurent les thèmes en faveur d'une meilleure qualité de vie. C'est l'étape d'une réouverture de la ville vers l'eau, comme par exemple en 1963, à la Nouvelle Orléans, l'aménagement d'une promenade sur la berge du Mississippi.

Avec la récession et la créations d'activités devenue une priorité dans les années soixante-dix, les reconversions ont été intégrées progressivement dans les projets multifonctionnels, générateurs d'emplois. Là aussi, Boston et Baltimore furent de grands lieux d'innovation.

Par la suite, il y eut des créations d'emplois dans les anciens quartiers, mais surtout de véritables stratégies de régénération des quartiers péri-centraux. En Grande Bretagne, dans le cadre d'une politique nationale de revitalisation de grandes friches urbaines, des établissements publics furent créés en 1980-81 pour se consacrer aux zones portuaires abandonnées, à titre d'exemples nous citons le port de Liverpool et le vieux port de Londres.

Si tel est le cas pour les villes portuaires anglo-saxonnes, qu'en est-il pour d'autres villes à travers le monde en général et pour la ville portuaire algérienne en particulier?

II – 3 - PRESENTATION DE LA VILLE PORTUAIRE

II – 3 - A Définitions

La ville portuaire signifie « une ville qui dispose d'un port, et dont une partie de l'activité économique repose sur celui-ci » (<http://www.linernaute.com/dictionnaire/fr/definition/ville-portuaire>), c'est-à-dire il y a deux termes essentiels : la ville et le port pour lesquels nous proposons les définitions suivantes :

Dans le Larousse (1996) **la ville** est : « agglomérations relativement importantes dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées, notamment dans le secteur tertiaire ».

« La ville- que l'acceptation du terme soit strictement géographique et fonctionnelle ou largement économique et culturelle- a une territorialité, cette dimension lui vient de ce que son système et ses effets s'inscrivent dans l'espace et le temps ». (Roncayolo M – 1990 – p.218).

Le Port est l'élément caractéristique de la ville portuaire. Dans l'étymologie grecque, port est un mot dérivé du mot latin « portus » qui signifie passage. Dans le domaine marin, « un port est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparation ».

(<http://www.cnrtl.fr/definition/port>)

P.MERLIN et F.CHOAY définissent **le port** comme étant « un abri naturel ou artificiel pour les navires, composé de quais le long desquels accostent les bateaux, et de bassins appelés docks (par extension, dock désigne aussi les magasins construits sur les quais où sont entreposées les marchandises. Les installations portuaires sont les bâtiments et les appareils nécessaires à l'embarquement et au débarquement des marchandises (fret) et des passagers. » (Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement- P.MERLIN et F.CHOAY-ed.PUF)

II – 3 - B Difficulté de définition de la ville portuaire

Depuis quelques années, de nombreux chercheurs de toutes disciplines s'intéressent aux villes portuaires. Vu qu'elles ont connu de nombreuses crises d'identité au cours du temps, elles rendent la possibilité d'avoir une définition unique difficile.

Selon l'exemple de P.BRUYELLE (1994 in, Ces ports qui créèrent des villes – p.115), la ville-port associe « le port, organisme technique qui doit répondre à des conditions précises pour l'accès, l'évolution, le stationnement des navires, pour la manutention, le stockage et le transport des marchandises (...), des activités plus ou moins liées à la fonction portuaire, à la localisation littorale, comme des industries ou des commerces, (...) la ville proprement dite qui se greffe dessus avec ses morphologies, ses habitants, ses activités ». (Le clivage Ville/Port et Recomposition Ville/Port » – AOUISSI Khallil Bachir – 2013 –p.16)

Et R.BORRUET (1994 in.Ces ports qui créèrent des villes – p.116), définit la ville – port comme une cité dont l'essentiel de l'activité économique repose sur l'exploitation du trafic maritime, le port assurant l'interface technique indispensable à cette relation ». Dans son ouvrage sur les modèles graphiques en géographie, R.FERRAS (1993 in. Port cadre de ville. P.93) mentionne la ville portuaire : « elle est unique par son port, double par ses activités maritimes et terrestres, triple entre le village de pêcheurs maintenu, les activités liées au port et à l'échange, et celles qui découlent de la gestion et des services offerts ». (Le clivage Ville/Port et Recomposition Ville/Port » – AOUISSI Khallil Bachir – 2013 –p.16)

« Une définition consensuelle de la ville portuaire n'existe pas, et malgré le nombre des travaux, elle renvoie à la difficulté soulignée par Roger Brunet (1997) « de traiter d'un objet réel non identifié ». Les spécialistes de la question se sont même demandé s'il s'agissait d'une « catégorie scientifique particulière » (C. Chaline, 1994) appelant une « méthodologie spécifique » (M. Morvan, 1999). Les historiens anglo-saxons de la mer l'ont bien rappelé ; lorsque l'on évoque la ville portuaire, on se heurte à sa diversité (F. Broeze, 1989) et l'on tombe soit dans l'ornière des villes soit dans celle des ports et du monde maritime (P. Reeves et al. 1989). Son rôle dans l'espace géographique est pourtant clair ; il s'agit bien d'un « nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres » (M. Brocard, 1994). » (Typologie mondiale des relations ville – port » César Ducruet - 2008 – p.5 - 6)

II – 3 - C Situation spatiale du port

Suite à la spécialisation des ports au 19eme siècle, le port se trouve entre la ville et la mer formant une coupure physique, visuelle et psychologique entre la ville et l'eau (Chaline C. 1994) et ajoutons à cela que plus récemment et pour des raisons de sécurité, « des clôtures en continu, comme cela est encore en parfait fonctionnement à Casablanca » (C.Chaline, 1994, p.26) comme c'est le cas pour Jijel, le port devient répulsif pour les JIJELIS.

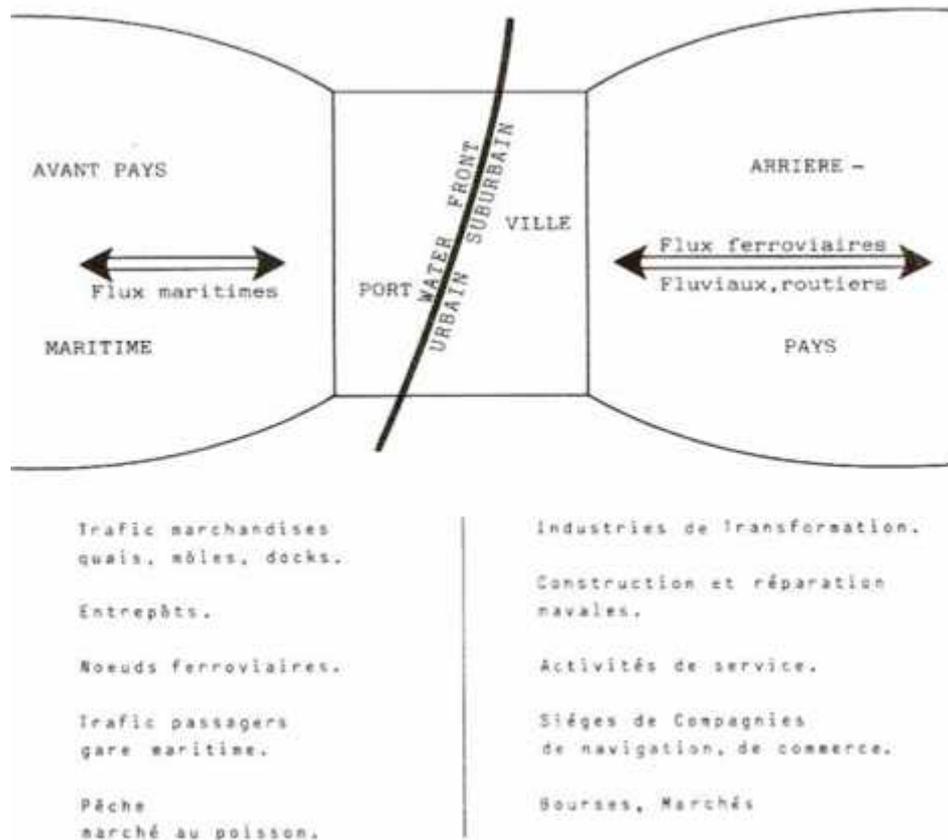


Fig. 36 montrante le Système ville port fin du 20e/21esiècles.

CHALINE Claude. 1994. p. 27.

II- 4 – Typologie des villes portuaires dans le monde

II-4 – A Classement des villes

« Etant donnée la lacune théorique et méthodologique qui caractérise la ville portuaire, cela a conduit un certain nombre d’auteurs à adopter la solution intermédiaire du classement en fonction de divers critères : taille (J.Marcadon,1997), orientations dominantes en termes d’emplois (A.Vigarié ,1979), rayonnement (K.O’Connor, 1989 ; L.Seassaro,1992), imbrication des échelles (A.Frémont et C.Ducruet,2004). ». (César DUCRUET – « Typologie mondiale des relations villes-port » 2008 – p.7)

La figure 37 permet de synthétiser ces travaux.

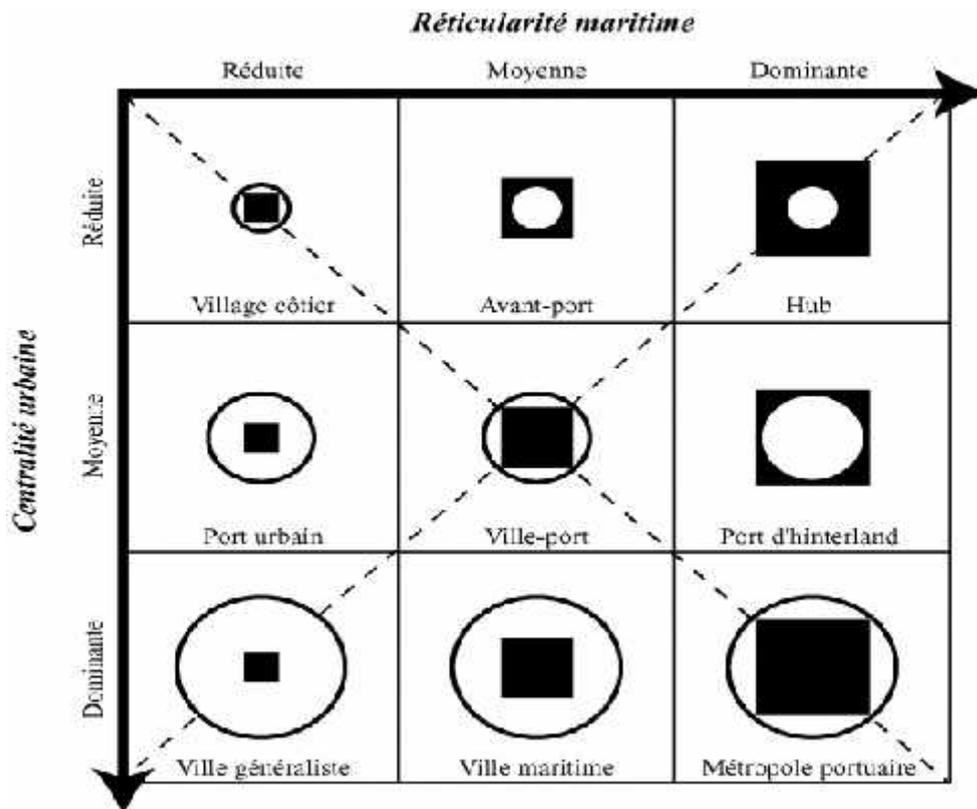


Fig. 37 montrante la typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires, César DUCRUET – 2010

II- 4 – B Trois concepts fondamentaux:

Douglas K. Fleming et Yehuda Hayuth (1994) proposent d'analyser les nœuds de transport à travers (K.O)les concepts de centralité et réticularité. César Ducruet propose d'y ajouter la nodalité, qui se définit par la qualité du nœud lui-même. (César Ducruet – « Typologie mondiale des relations villes-port » 2008 – p.9).L'avantage de la centralité, de la nodalité et de la réticularité est d'exprimer des réalités relativement stables dans le temps.

a- La *centralité* est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un réseau (A. Bailly, 1994), tandis que le centre est un point autour duquel se distribuent d'autres objets dans l'espace, ou encore une agglomération de taille quelconque rendant des services à un espace environnant (R. Brunet, 1993). En termes d'activités économiques, la centralité exprime un « *degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région* » (D. Pumain et T. Saint-Julien, 1997 dans César Ducruet – « Typologie mondiale des relations villes-port » 2008 – p.9)

b- La *nodalité* se définit par une « *situation carrefour dans un réseau de relations* » (A. Bailly, 1994). Par extension, c'est « *l'ensemble des propriétés qui caractérisent les nœuds de transport* » et les points de jonction de toute nature (J.J. Bavoux et al., 2005). Dans le cas des villes portuaires, la nodalité se rapporte aux infrastructures portuaires principalement, à leur taille et leur degré d'accessibilité nautique et terrestre. (César Ducruet – « Typologie mondiale des relations villes-port » 2008 – p.9)

c- La *réticularité* est mal définie en géographie ; elle vient de réseau, qui donne l'adjectif réticulaire, et peut être interprétée comme la propriété d'un lieu ou d'un espace à créer du réseau ou à être une partie d'un réseau. Pour les villes portuaires, la réticularité ou 'intermediacy' correspond à leur niveau d'insertion dans les réseaux des opérateurs de transport (D. Fleming et Y. Hayuth, 1994). Cette qualité d'insertion n'est pas forcément liée à la centralité ou à la nodalité, même si la plupart des ports considèrent qu'améliorer leur nodalité va accélérer leur éléction par les compagnies maritimes. (César Ducruet – « Typologie mondiale des relations villes-port » 2008 – p.9)

II - 4 – C Exemples d'application au niveau mondial

La Figure 2 donne un premier aperçu de la relation entre taille démographique et volume de trafic au niveau mondial. César Ducruet trouve que la concurrence et la concentration portuaire au sein des façades maritimes, les stratégies de hub, et l'insertion des ports dans des chaînes de transport terrestre de plus en plus étendues sont parmi les principaux facteurs explicatifs de la baisse régulière du coefficient de corrélation (de 0,62 à 0,36 entre 1975 ET 2005). Cependant, le trafic conteneurisé reste concentré dans les grandes villes, dont le poids augmente au cours de la même période (de 68% à 76%) ; parce qu'il répond à la demande en biens de consommation (produits manufacturés), d'où une certaine stabilité des grandes concentrations urbaines parmi les grands ports à conteneurs. Il constate que la centralité urbaine est bien une contrainte spatiale à la circulation de masse et un moteur pour la génération des flux.

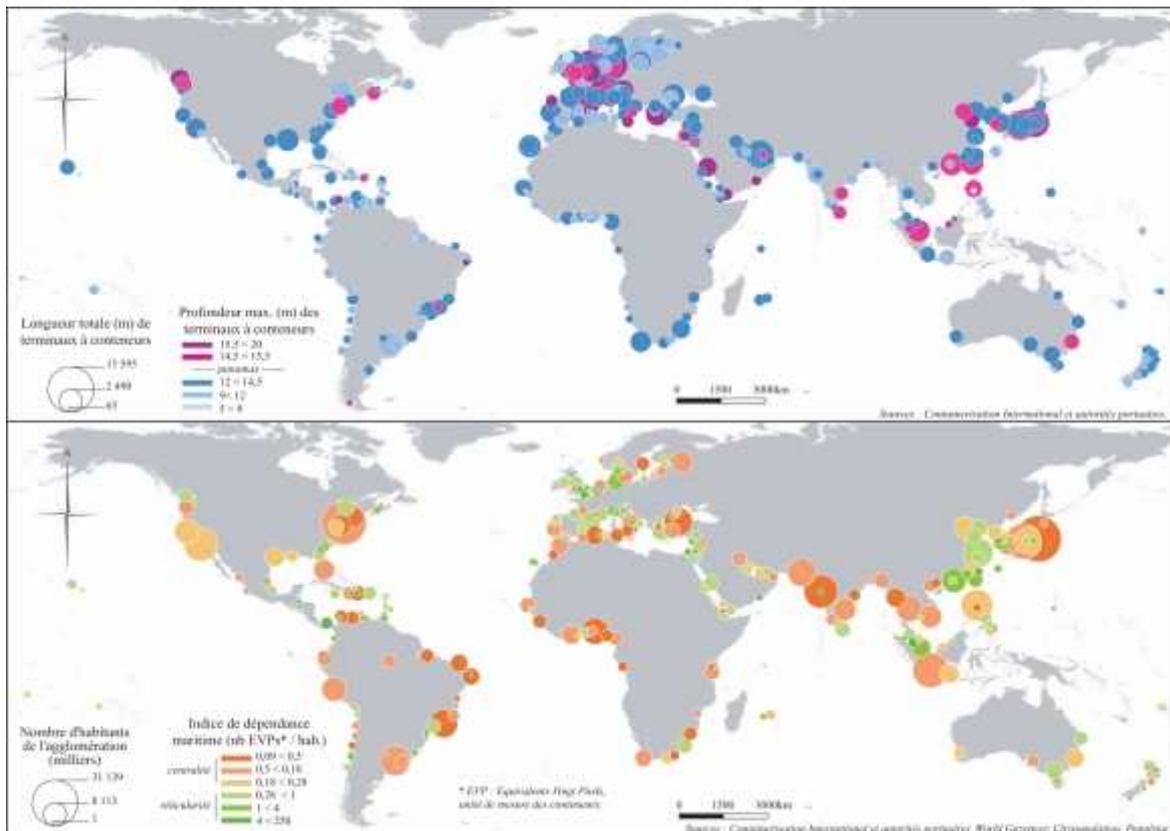


Fig. 38 montrante le trafic conteneurisé et taille démographique des villes portuaires dans le monde de 1975 à 2005, sources : Containerisation International Yearbooks ; Moriconi-Ebrard, 1994 ; Helders, 2006 ; Brinkhoff, 2006 ; Lahmeyer, 2006” dans - César Ducruet – « Typologie mondiale des relations villes-port » 2008 – p.11

II - 4 – D Analyse d'exemple de *waterfront revitalisation*: DUNKERQUE

1 - justification du choix de cet exemple

Nous avons choisi l'exemple de Dunkerque pour les raisons suivantes :

- A. Les deux ports sont importants pour leurs pays.
- B. On peut prendre Dunkerque comme exemple parce qu'elle a été réaménagée suivant les méthodes modernes de ces dernières années.
- C. Du côté social elles sont proches 210000 hab. et 180000hab.
- D. Ceux sont deux villes universitaires.

2 - Analyse de l'exemple

Historique

Vers le VII^{ème} siècle, Dunkerque prend naissance au bord d'une petite crique abritée par les dunes. Son port avait toujours une grande importance, nous la prenons comme exemple d'autant plus qu'elle a été réaménagée par Vauban en 1710 :



Fig.39 montrante une vue de Dunkerque côté mervers 1700-1710 avec les fortifications construites par Vauban au travers du banc de sable.<https://www.google.dz/>

Vers les années 50, quelques villes nord-américaines connurent les premières opérations de reconversion. Ce phénomène s'étendit par la suite à d'autres villes de par le monde. A présent, on parle de rénovation, de renouvellement urbain et de développement durable. Par ailleurs, certains exemples européens se trouvent proches de Jijel.

Ville du nord de la France, avec le premier port français de la Mer du Nord, la première plateforme énergétique d'Europe, et cœur d'une agglomération de 210 000 habitants, Dunkerque est

tout à la fois une ville industrielle, universitaire, balnéaire, culturelle et festive ouverte sur la région et sur le monde tout comme l'est la ville de Jijel, c'est là que se trouve l'université Mohamed Siddiq Benyahia, balnéaire avec la plage Kotama et festive avec la fête des fraises.

Dunkerque est détruite à plus de 80% à la suite de la seconde guerre mondiale. Dans la décennie suivante, la reconstruction du port lui rendit essentiellement sa configuration d'avant-guerre, sans préoccupation réelle des évolutions du trafic maritime, des technologies, et des besoins futurs. Le port se déplacera vers les grands espaces disponibles à l'ouest de la ville et les équipements du port historique deviennent rapidement obsolètes.

Une fantastique opportunité de développement se présentera en 1987, avec la fermeture des chantiers navals NORMED et les vastes espaces proches du centre-ville libérés par la désaffectation des anciens bassins portuaires, ainsi que l'arrêt de toutes les activités du port dû à la crise économique.

Sous l'égide du syndicat mixte *Dunkerque Neptune* et suivant un plan général d'aménagement défini par Richard ROGERS et Mike DAVIS, deux urbanistes anglais de grand renom, la reconquête de ces friches industrialo portuaires, (plus de 150 hectares) à proximité du centre ville, fut décidée et engagée à partir de 1990.

Un projet Neptune lancé en 1991 pour réaménager ces friches a permis aux deux architectes de trouver deux espaces contigus qui se tournaient le dos :

Le centre-ville reconstruit après la guerre, et le site portuaire qui réunit la citadelle et les docks.



Fig.40 photo montrante à gauche de l'image le nouveau port de Dunkerque, à droite la ville de Dunkerque et l'ancien port délaissé. Source : <https://www.google.dz/> . Image modifiée par AOUISSI K.B dans « Le clivage ville/port et recomposition ville/port, 2013.

3 - Objectifs de l'exemple

C'était un projet de long terme qui vise :

- La réorganisation des circulations entre le centre ville et le reste de l'agglomération.
- La revitalisation des bassins.
- La mixité fonctionnelle du site (divertissement des fonctions).
- La requalification des espaces publics.
- La diversification sociale.

Tout en employant une architecture moderne attirante.

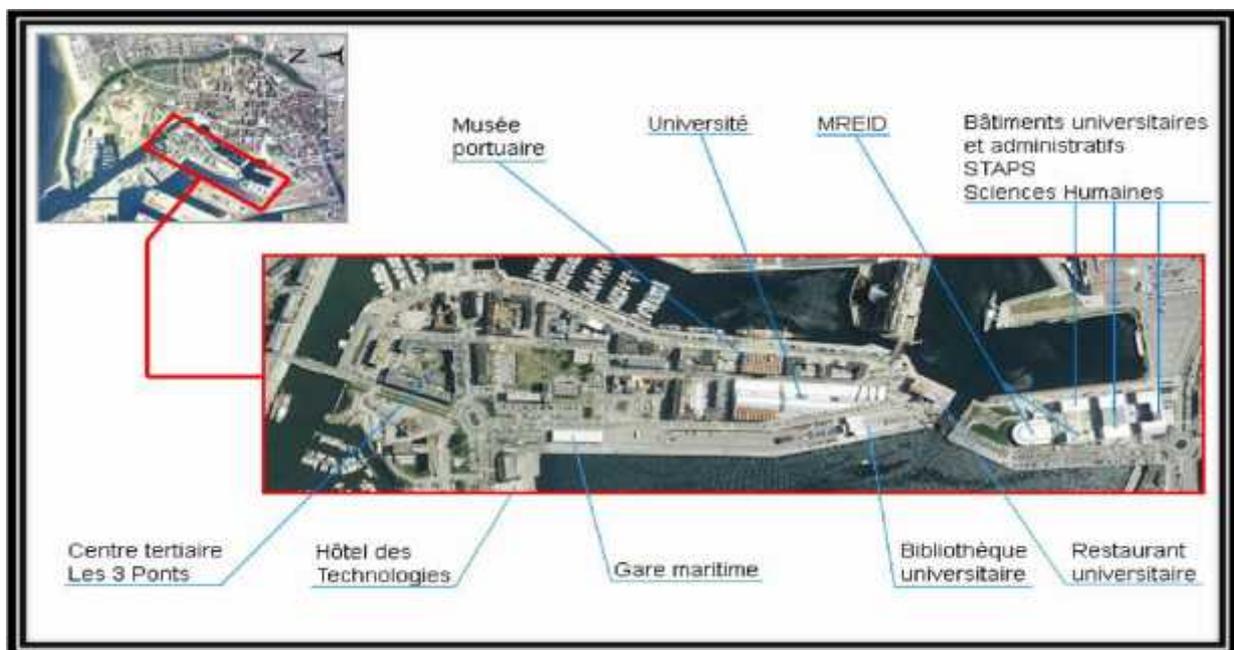


Fig. 41 photo montrante via <https://www.google.dz/d/> une image modifiée par AOUISSI K.B dans « Le clivage ville/port et recomposition ville/port, 2013.

1 - La CITADELLE :

La réalisation principale de l'extension du centre-ville vers les bassins consiste en la reconversion des entrepôts de la citadelle, cette zone propose aujourd'hui une mixité entre :

- Du tertiaire.
- De l'habitat.
- Le commerce et les loisirs.
- L'enseignement supérieur et la recherche : Université et restaurant universitaire, et la

Maison de la Recherche sur l'Environnement Industriel du Dunkerquois , le Bâtiment des Sciences humaines, le Bâtiment des Sciences et techniques des activités physiques et sportives;

- Des services publics (Hôtel de la Communauté Urbaine),

- Les équipements culturels (musée portuaire notamment). Mais c'est également un secteur où des activités portuaires sont préservées ou implantées : pêche, terminal croisière, plaisance.



Fig.42 montrante
le restaurant universitaire
1504 × 1000 - mapio.net,
<https://www.google.dz/>



Fig.43 montrante
le pont de l'Université
1280 × 950 - mapio.net
<https://www.google.dz/>



Fig.44 montrante
le musée portuaire de la citadelle
1504 × 1000 - mapio.net
<https://www.google.dz/>

Les figures 42, 43, 44 montrent des photos d'équipements réalisés suite à la reconversion des anciens entrepôts

2) LE GRAND LARGE :

Des équipements tournés vers la mer ont vu le jour :

- Un nouveau port de plaisance a été créé, appelé « Port du Grand Large », Il comprend 210 anneaux.
- L'ancien atelier de préfabrication, surnommé la « Cathédrale », a été préservé, puis rénové et est utilisé aujourd'hui pour la fabrication de bateaux de plaisance, avant d'abriter, dans les années futures, le Fonds Régional d'Art Contemporain.
- Autour de ce port, s'est construit le club-house et un centre d'entraînement à la voile (1 200 m²).
- A côté, ce sont les nouveaux bâtiments du pilotage du port qui ont été érigés. Ils comprennent entre autres un atelier de réparation des vedettes et permettent un accès rapide à la mer, au vu de la situation géographique.
- Enfin, à l'extrémité du quai

d'Armement Nord, se trouve la nouvelle criée, répondant aux nouvelles normes d'hygiène européennes.



Fig. 46 montrante un dessin du port de Dunkerque



Fig.45 montrante une photo via Google earth ©, modifiée par AOUISSI K.B dans « Le clivage ville/port et recomposition ville/port, 2013.

Les figures 45, 46, 47 montrent des vues aériennes du pôt de Dunkerque



Fig.47 montrante une photo d'une vue aérienne du port de Dunkerque 800 × 600 - cntpa.org, <https://www.google.dz/>

Où on est-on aujourd'hui ?

Vingt ans après son initiation, Neptune a déjà modifié profondément le visage du centre de Dunkerque.

Fig.48 montrante via Google earth © une image modifiée par AOUISSI K.B dans « Le clivage ville/port et recomposition ville/port, 2013.



Cette figure montre l'avancement du projet Neptune, ce qui a été réalisé jusqu'à présent (ou en cours de travaux). Les zones jaunes représentent les bâtiments (nouveaux ou rénovés), les voiries (nouvelles ou rénovées) et les espaces publics réaménagés prenant part intégrante à l'opération.

Selon les urbanistes Le pari est gagné. L'agglomération a retrouvé un centre attractif.

Bien que planifiée sur plusieurs années et même décennies, cette opération a transformé petit à petit le paysage urbain dunkerquois.

II - 4 – E La ville littorale algérienne

L'Algérie avec un littoral de 1200Km de côte, est un des pays du monde et surtout de la méditerranée qui connaît une forte concentration de sa population et des activités sur les régions de la façade maritime. Il faut dire que dans son cas, le littoral comprend le 1/10ème des communes du pays et il est habité par le 1/5ème de la population algérienne et, avec plus de 51% des unités industrielles, il est le lieu d'actions d'un grand nombre d'usagers (urbanisation, commerces, industries, tourisme, etc...). Une situation qui a été à l'origine d'un développement déséquilibré menaçant réellement l'équilibre de l'écosystème côtier.

« La politique industrielle menée par l'Algérie après l'indépendance a profondément marqué le réseau urbain par une forte urbanisation. Ce qui engendra une extension spectaculaire des grandes villes et surtout celles de la région littorale au détriment de leur arrière-pays. » (LABII B. Cours de géographie urbaine, Constantine, édition de l'Université MENTOURI;2004-2005, p12)

1 - Typologie de la ville algérienne

Par définition juridique et typologique dans la loi algérienne (JORA n°15 du 12 mars 2006, loi n°06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville), nous distinguons:

La grande ville : sa population est au-delà de 100 000 habitants.

La ville moyenne : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre cinquante mille (50 000) et cent mille (100 000) habitants,

La petite ville : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre vingt mille (20 000) et cinquante mille (50000) habitants.

e -2 Une forte littoralisation

Plus de 9 millions d'habitants vivent sur une portion d'espace ne représentant que 1,9% de la surface de l'Algérie. Ce littoral algérien est sujet à une lourde et menaçante urbanisation qui, au cours des années, a investi les meilleures terres agricoles, et a hypothéqué l'écosystème par la pollution ; la déforestation, la dégradation des ressources halieutiques, etc...

Suite à cette recherche qui s'intéresse à la ville portuaire mondiale puis à un degré moindre à la ville portuaire algérienne, nous essayerons de l'appliquer à un cas local qui est la ville portuaire de JIJEL.

CHAPITRE III

Le cas de la ville de JIJEL et de son port

III – L’histoire de la ville et de son port

III- 1- Introduction

Plusieurs villes comme les villes du tiers monde et à cause de leur retard accumulé dans le passé, vivent toujours ce clivage ville-port comme c’est le cas de Jijel. C’est un effet pervers qui cause la dégradation de la ville portuaire.

III- 2- Justification du choix du site

Pour notre investigation, concernant la reconversion de l’interface port/ville, nous avons préféré étudier la ville de Jijel, parce qu’elle présente presque toutes les caractéristiques d’une ville qui tourne le dos à son port qui lui-même a perdu de son attractivité en s’enfermant dans un espace clos extérieur à la ville.

Issue d’activité maritime, cette ville ne reflète pas aujourd’hui suffisamment l’image d’une ville portuaire. Ainsi aujourd’hui, la ville est en quête de sa véritable identité.

III- 3- L’évolution urbaine de la ville de Jijel

Jijel formant un havre naturel avec une position stratégique a subi des dominations successives de toutes les civilisations de la méditerranée. Implanté sur une presqu’île aux falaises rocheuses, défendu au Nord par la mer que ferme un cercle d’écueils, au Sud par une ceinture de collines, ce lieu à l’origine de l’histoire urbaine de Jijel, est choisi dans un but défensif, et ce dès le commencement des expéditions étrangères.



Fig.49 montrante une carte de situation générale de Jijel (extrait de cartes Encarta 2006, traité par Safri said dans «Renouvellement urbain d’un centre ancien en déclin, cas du centre-ville de Jijel », mémoire de magistère.

III- 3- a- Genèse de la ville de Jijel et de son port

L'histoire de Jijel remonte à près de deux siècles. Cette ville a été le carrefour de plusieurs civilisations. Jijel tiendrait son nom du mot berbère « Ighil-Ighil » signifiant de « colline en colline ». La richesse de son site et la douceur de son climat ont attiré à cette ville la convoitise de tous les pays expansionnistes de la méditerranée. Aussi, la chronologie suivante présente la succession des périodes d'occupation de cette ville

1 – Jijel et son port pendant la période de l'antiquité

a – la période phénicienne (IVe siècle av. JC)

La fondation de la ville revient aux phéniciens, qui après avoir fondé Carthage, naviguèrent jusqu'en Espagne. La cote africaine de la méditerranée était hostile de par la présence de ses récifs et de ses hauts fonds rendant la navigation difficile et dangereuse la nuit, il devenait nécessaire de faire des haltes. Ce qui explique en partie, la création de petits ports tous les 30 à 40km, la distance d'une journée de navigation. C'est ainsi que furent fondés les comptoirs phéniciens ; qui eurent un rôle important dans le commerce et les échanges durant l'antiquité et même plus tard.



Fig.50 montrante une photo via Google earth © d'une vue aérienne Jijel et de son port pendant la période phénicienne et traitée par l'auteur.

b – la période romaine (60 av. JC – 500)

La politique romaine incluant la cité dans son programme, l'éleva au rang de « colonie romaine » dès le premier quart du 1er siècle avant JC. Son port fut le premier point de débarquement des troupes romaines à destination de Sétifis et Djemila.



Fig.51 montrante une photo via Google earth © d'une vue aérienne de Jijel et de son port pendant la période romaine et traitée par l'auteur.

c – la période byzantine (533)

L'invasion vandale ne s'arrêta pas emportant tout vestige du Ve et Vie siècles. A cette époque, il est possible que les byzantins occupèrent la ville vu son intérêt stratégique, se réfugiant dans les montagnes.



Fig.52 montrante une photo via Google earth © d'une vue aérienne de Jijel et de son port pendant la période byzantine et traitée par l'auteur

2 – Jijel et son port pendant la période arabe (VIIe siècle)

Au VIIe siècle, Jijel devint place arabe qui dépend de Kairouan jusqu'en 913 sous le pouvoir de la dynastie « Aghlabide ». Durant ce même siècle, les Kotamas, puissante tribu donna naissance à la dynastie des Fatimides. Ceux-ci prirent l'Égypte laissant les territoires de l'ouest aux Zirides. Jijel, qui tomba sous leur autorité en 973, et sous celle des Hammadites en 1007.



Fig.53 montrante une photo via Google earth © d'une vue aérienne de Jijel et de son port pendant la période arabe et traitée par l'auteur

3 – Jijel et son port pendant la période normande (1145)

Les normands prirent la ville en 1145 et la détruisirent complètement. Par la suite, ils établirent des échanges commerciaux pacifiques avec les habitants de Jijel en revenant souvent à époque fixe. Ce qui attira vers cette ville les grandes républiques italiennes de l'époque comme Gênes, Venise etc...De là et sous le nom de Gigeri, la ville entra dans la vie maritime de la méditerranée.

4 - Jijel et son port pendant la période turque (1514)

Les célèbres corsaires musulmans Aroudj et son frère Kheireddine se dirigèrent vers Jijel en 1514 pour y établir leur quartier général, à partir duquel ils délivrèrent Bejaia en 1515 et Alger en 1516 de la domination espagnole.



Fig.54 montrante GIGERI à l'époque turque, Source : Site web : encyclopedie.pieds-noirs.info/index.php/Djidjelli_-_ville



Fig.55 montrante une photo via Google earth © d'une vue aérienne de Jijel et de son port pendant la période turque et traitée par l'auteur

5 - Jijel et son port pendant l'expédition du Duc de Beaufort (1664)

Sous le règne de Louis XIV, le Duc de Beaufort, assisté de Duquesne, organisa une expédition française et débarqua à Jijel en 1664, il y restera trois mois. La ville a été totalement détruite par les bombardements puis fut reprise par la garnison permanente turque.

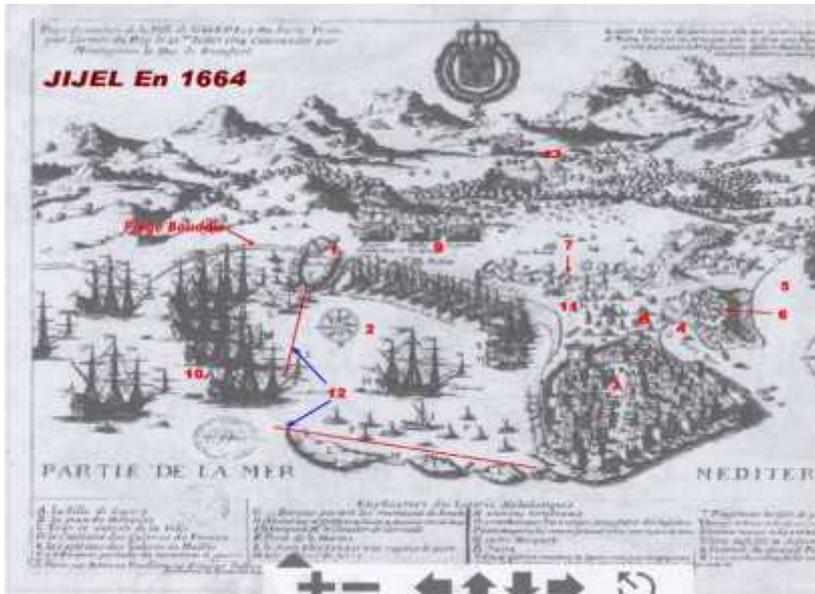


Fig.56 montrante l'expédition du Duc de Beaufort,1664
<http://www.jijel.info/modules/icontent/index.php?page=40>

1. Marabout (Emplacement du Fort Duquesne actuel).
2. Le port actuel (C'était une belle plage à l'époque.....).
3. La Ville de JIJEL, elle a été construite par les turcs et elle fut un ancrage permanent pour les frères Aroudj et Khereddine, à l'époque elle se limitait seulement à l'actuel emplacement de la caserne de la marine.
4. Le petit port, (la petite plage en face de la gare actuel).
5. La baie de Rabta.
6. Fort que Les Français Battissent pour la sûreté de la ville (à l'emplacement actuel du Djebel dit Beaumarchais).
7. Rempart ou mur qui Protège la Ville
8. Emplacement approximatif de la mairie actuel... !!
9. Retranchement de l'armée française (Lignes de défense).
10. La flotte Française.
11. L'actuel centre ville.... !!
12. Limites de l'actuel Port
13. Champ des Maures et turcs. (Sur les Hauteurs de Djebel Ayouf)

6 - Jijel et son port pendant la colonisation française (1839)

Les troupes françaises débarquèrent à Jijel le 13 mai 1839. Pour assurer la possession de la ville contre les attaques des kabyles, l'armée française commença immédiatement les travaux de défense. En 1856, une secousse tellurique détruisit la mosquée et plusieurs maisons. Une réplique plus violente compléta le désastre, la mer qui envahit le rivage emporta tout sur son passage. Cette destruction de la ville fut l'occasion de reconstruire la nouvelle ville française remplaçant les champs de jadis. Le géomètre Choiselet dressa le premier plan d'urbanisme pour Djidjelli en 1861, ce plan de base est semblable à celui des villes européennes.



Fig.57 montrante Djidjelli au lendemain de l'occupation française 1850, www.jijel.info/modules/xfsection/article.php?articleid=2



Fig.58



fig.59

Fig.58 et 59 montrantes des photos du port de Jijel avant et après sa construction, www.jijel.info/modules/xfsection/article.php?articleid=2

En 1856, un violent séisme détruisit la mosquée et plusieurs, la mer se retira à une grande distance et revint compléter le désastre et ce fut la destruction totale de ce qui fut la ville de Djidjelli.



Fig.60 montrante une photo de Jijel avant et après le séisme de 1856
550 × 435 - jijelannonces.net,
<https://www.google.dz/>

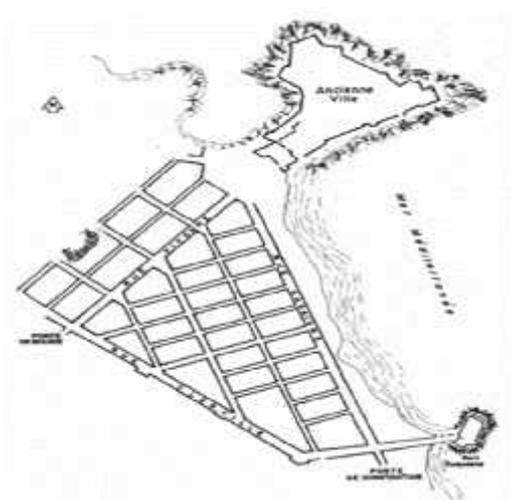


Fig.61 montrante Le premier plan d'urbanisme de Jijel 1861, Source : « POS N°1 de la ville de Jijel », ANAT, 2001.



Fig.62 montrante une photo via Google earth © d'une vue aérienne de Jijel et de son port à l'époque coloniale et traitée par l'auteur

Premier plan directeur de la ville de Djidjelli, qui va fournir un nouveau tracé urbain triangulaire avec des rues droites et des îlots disposés en échiquier.

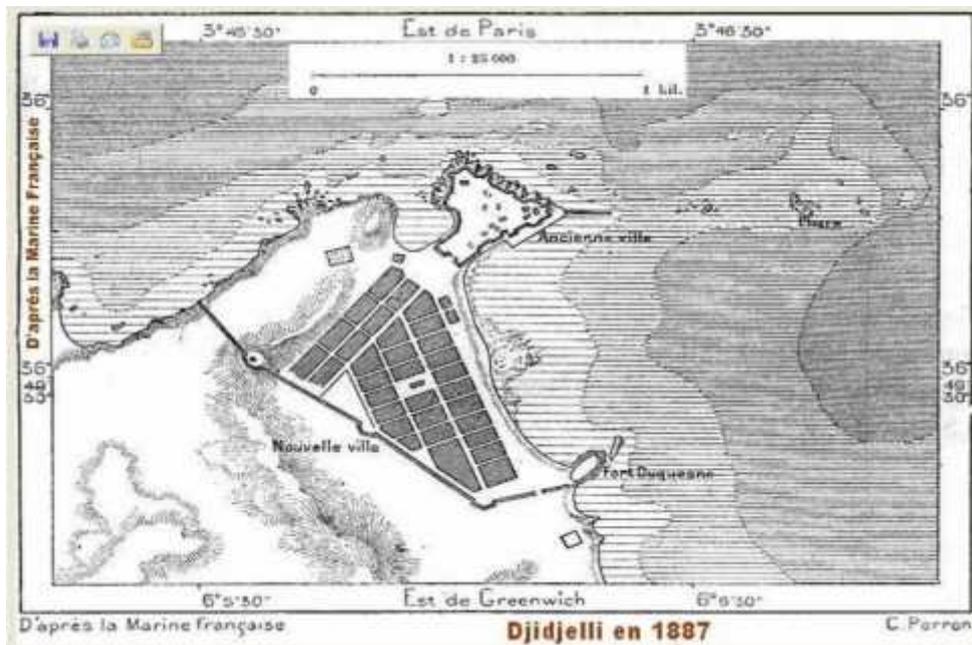


Fig.63 montrante Premier plan directeur de la ville de Djidjelli,Source : INC (Institut national de cartographie)



Fig.64 montrante le plan du port de Djidjelli, http://ouedmerda.free.fr/cartes/ports/port_djidjelli.htm

III- 3- B -Jijel et son port après l'indépendance

Jijel et son port va connaître une nouvelle ère de bouleversement après l'indépendance de l'Algérie en 1962, un tournant dans l'histoire urbaine de la ville qui se manifestera par un changement de statut, une explosion démographique, un étalement urbain, ainsi qu'un changement radical de fonction et d'économie de base. Face à ces nouvelles données, les relations ville/port s'affaiblissent et tracent un nouveau chemin, chargé de nouveaux objectifs autonomes et sans liens entre la ville et le port. Ville et port vont vivre en clivage important exprimé par une multitude de ruptures dans différents domaines.

1 - Jijel, de simple commune à Chef-lieu de Wilaya

A l'origine, la ville de Jijel a une fonction "portuaire"(1). Sous la Régence ottomane, la fonction militaire est renforcée : Jijel est alors une base navale abritant les pavillons des janissaires turcs. Durant la colonisation, la ville bien qu'elle dispose d'une fonction de commandement administratif sur ses territoires montagneux, va se concentrer surtout sur son port, d'où se fait l'expédition des produits bruts vers la métropole, comme la réception et la redistribution des produits fournis par celle-ci. L'Algérie représentait pour la France une colonie et fournisseur principal de matières premières, la France en pleine révolution industrielle, et dont les besoins en matières premières ne cessaient pas de s'accroître. Les français n'ont pas industrialisé l'Algérie, mais ils se sont limités à l'exploiter et profiter de ses richesses en les exportant au pays 'colonisateur' qui est la France, des exportations qui n'étaient possibles que par voie nautique. Après l'indépendance et suite au déclin de son activité portuaire et la perte de sa notoriété maritime, Jijel, habituellement plus marine que paysanne, va faire figure de ville enclavée.

Entre 1962 et 1970, le Nouvel État algérien ne se préoccupait pas de la question urbaine tant les regards étaient portés essentiellement sur le secteur industriel. A partir de 1967, ce secteur était jugé prioritaire, en tant que base d'une économie autocentrée. Durant cette période, la plupart des villes connurent une forte urbanisation et un rush migratoire, surtout celles concernées par cette industrialisation.

(1) La distinction entre villes portuaires et villes littorales est clarifiée par Marc Cote comme suit : « Le terme portuaire est employé ici à dessein plutôt que celui de littoral, parce que ces villes ne doivent rien à d'autres activités littorales (tourisme) » ; « Algérie ; Une poussée d'urbanisation sans précédent » ; In, Repères n° 03/1997, p.193.

En 1974, vu la croissance urbaine des villes qui a atteint des taux très importants, des études de plans d'urbanisme sont lancés, ils couvriront les grands métropoles puis toutes les autres ayant une densité de 10 000 habitants puis celles de 5 000 habitants. C'est à cette période que la ville fut promue au rang de chef-lieu de wilaya. Le plan d'urbanisme directeur (PUD) dont elle fut dotée définissait les grands axes de développement urbain, ainsi que son urbanisation. Ce n'est qu'au début des années 1970, que Jijel va bénéficier d'une double promotion :

1. Une promotion administrative en devenant chef-lieu de wilaya en 1974, ouvrant ainsi, la porte à la création d'emplois.

2. Une promotion liée à l'industrialisation, qui jusqu'à ce jour n'a pas abouti malgré les efforts consentis et les investissements déboursés. A ce titre, Jijel va être dotée de la projection d'une ambitieuse infrastructure sidérurgique: un complexe à Bellara relié au port, réalisé à Djen-Djen ; Ces projets sont localisés respectivement à El Milia et à Taher, deux communes côtières de l'Est de la wilaya. Avec cette double promotion, la ville de Jijel, qui traditionnellement néglige son arrière-pays montagnard, va progressivement créer des liens avec ce territoire qu'elle est chargée de gérer et de desservir et par là-même délaisser son port.

Plus tard l'option sidérurgique dans la région de Jijel est définitivement écartée par les pouvoirs publics, suite à la décision en 1997 de créer la première zone franche en Algérie, sur le site de Bellara, à 60 Km à l'Est du chef-lieu de la wilaya de Jijel. Néanmoins, le projet de zone franche est à son tour annulé en 2004, pour être remplacé par un projet de moindre envergure : une zone industrielle intégrée.

Aussi, la ville de Jijel a connu, d'abord une occupation anarchique de l'espace urbain et rural, des biens vacants laissés par les Européens qui ont quitté en masse le pays. On assiste ainsi à un exode rural doublé par une forte croissance démographique, qui a entraîné une densification des quartiers : village Mustapha, village moussa, la crête, et le faubourg, et l'apparition de nouveaux quartiers qui constituent une zone d'habitat illicite. (Urbanisation sauvage, anarchique, bidonvilisation, rurbanisation...etc.) : El-Akabi et Ayouf.

L'État exprime sa grande préoccupation en matière d'urbanisme en lançant le deuxième plan quadriennal (1974- 1977), comportant une politique de production de masse des logements, par la création des Zones d'Habitation Urbaine Nouvelles (ZHUN), comme réponse à une forte demande faisant abstraction de toute considération sociodémographique et socioculturelle, (Le lancement de la ZHUN II et ZHUN III de la Cité Ayouf).



Fig.65 montrante une photo via Google earth © d'une vue aérienne de l'évolution de Jijel et de son port et traitée par l'auteur

L'évolution de la ville a pris un ressort remarquable, son extension s'est dirigée principalement vers le sud, occupant le plateau d'Ayouf.

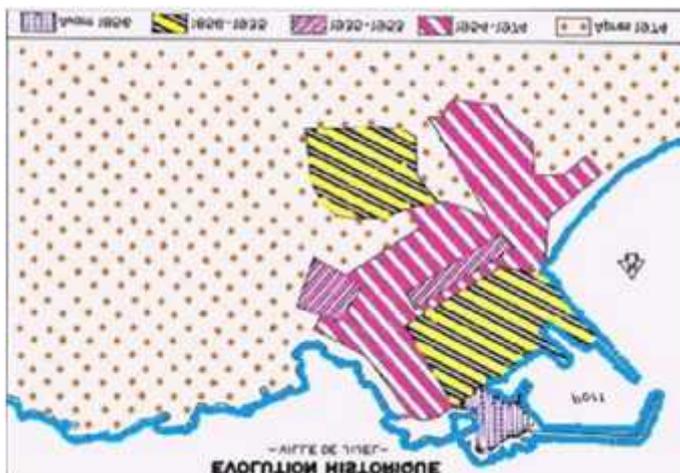


Fig.66 montrante l'évolution historique De la ville de jijel et de son port, Source : « POS N°1 de la ville de Jijel», ANAT, 2001.

Conclusion

De nombreux inconvénients furent le résultat de ce développement intensif de la périphérie de Jijel, dont les conséquences se répercutent encore de nos jours sur le fonctionnement de la ville, entraînant une mutation socioéconomique, et évoluant vers la promotion des activités industrielles localisées sur la plaine côtière Est. Le véritable problème de Jijel réside ainsi dans la modification du statut qui l'a faite passer brusquement du statut ville-port à celui de ville-port-territoire. Ces changements, mal maîtrisés, ont eu pour conséquence, la déconnexion de la ville par rapport à son espace portuaire.

2 – le vieux port

Dans un article intitulé "choix d'espace, choix de société", Marc Cote commente la période précoloniale en Algérie comme suit : « Les deux millénaires qui ont précédé la colonisation ont bâti une société, de fond berbère et de culture arabo-islamique, qui présentait une logique socio spatiale caractérisée : société rurale organisée en une hiérarchie d'enclos emboîtés, de la maison tournant le dos à la mer » (Marc COTE ; « Algérie ; Choix d'espace, choix de société » ; In, Repères n°03/1997, p. 179.)

Ouvertes sur la Méditerranée, ces cités ne vivent que par le commerce maritime, qui est d'ailleurs, pour la plupart d'entre elles, à l'origine de leur fondation voire leur raison d'être. A ce titre, Jijel constitue, alors, un bon port commercial et militaire connaissant une certaine notoriété.

« Paradoxalement, la ville tourne le dos à son arrière-pays : la bourgeoisie jijelienne ne fraie pas avec les montagnards, et ne s'intéresse pas à la plaine agricole. Mais la fonction de chef-lieu de wilaya qui lui est dévolue depuis 1974 l'oblige aujourd'hui à prendre en compte cet hinterland » (Marc COTE ; « Algérie ; Choix d'espace, choix de société » ; In, Repères n°03/1997, p. 140)

A partir de 1990, l'adoption de la loi n° 29-90 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme, instaure de nouveaux instruments d'aménagement du territoire, constitués par les plans directeurs d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) aux échelles des agglomérations urbaines et de la commune, et par les plans d'occupation des sols (POS) ramené à l'échelle de la parcelle urbaine et du quartier.

Ce n'est qu'en 1999, que l'APC de Jijel passe commande pour le POS 1 de Jijel, afin de tenter de remédier à l'état de dégradation dans lequel est plongé le centre ville. La rupture du port avec sa ville est un élément souligné dans la planification si l'on observe le POS 1 Jijel, il a une vision réduite du centre ville :

- Toute la bande littorale Nord, y compris la zone portuaire, n'est pas intégrée dans les limites de l'étude. Cette zone contiguë au centre est ignorée dans le seul souci de se conformer aux prescriptions du PDAU. .

- La rocade Nord, projetée entre la ville et le port et destinée au trafic de transit, a pour effet d'accentuer la rupture du rapport ville-mer.

III - 4 Jijel à l'heure actuelle

III – 4 - A Présentation de la ville de Jijel

Jijel est une ville côtière, ville de tourisme, d'affaires et de développement économique qui est cependant mal exploitée et non orientée vers le développement durable. Elle se compose de 9 quartiers et sa superficie est de 2398 km².

La bande côtière s'étend sur près de 120 km de longueur (1/10e du linéaire côtier national).

Jijel est un point de liaison entre l'Afrique et l'Europe, vu la création de la zone franche et le port intercontinental de Djen-djen.

Elle dispose de plusieurs infrastructures et équipements structurants tels le port, le réseau routier récent, l'aéroport Ferhat Abbès, le chemin de fer, les Zones d'Expansion Touristique (Z.E.T) et la zone franche dont le décret est signé mais sans résultat tangible sur le terrain.

Une situation géographique privilégiée avec une ouverture maritime intéressante mais coupée du reste du pays et à l'écart des grands axes de développement.



Fig.67 montrante une photo de la ville de Jijel et de son port actuellement, 640 × 406 - jijel-archeo.123.fr, <https://www.google.dz/>

III – 4 - B Situation géographique

Située au nord-est de l'Algérie, distante d'environ 359 Km de la capitale Alger, 96 km de Bejaia et 146 Km de Constantine. La wilaya de Jijel couvre une superficie de 2398 Km². Elle est située entre les méridiens 5°25 et 6°30 Est de Greenwich, et entre les parallèles 36°10 et 36°50, hémisphère Nord. La région appartient au domaine Nord atlasique connu localement sous le nom de la chaîne des Babors.

. Elle est limitée :

- Au nord par la mer méditerranée.
- À l'ouest par la wilaya de Bejaia.
- À l'est par la wilaya de Skikda
- Au sud-ouest par la wilaya de Sétif.
- Au sud par la wilaya de Mila.

Administrativement, la wilaya de Jijel est composée de 11 Dairas et 28 communes.



Fig.68 montrante une carte de la situation géographique de la wilaya de Jijel
<https://www.google.dz/>

III – 4 - C Accessibilité

La wilaya de Jijel jouit d'une position stratégique, à travers un réseau d'infrastructures multiformes et complémentaires (port, aéroport, routes et liaisons ferroviaires).

III – 4 - D les infrastructures

1 – les infrastructures routières

- la route nationale (RN) 43 qui relie Jijel à Béjaia,
- la RN 27 qui relie Jijel à Constantine
- la RN 77 en cours d'aménagement traverse perpendiculairement la wilaya de Jijel, elle permettra la liaison nord-sud avec Sétif et les hauts plateaux est et sud.

2 – les infrastructures ferroviaires

Cinq (05) gares se trouvent le long de la ligne de chemin de fer estimée à 137km, qui relie Jijel au réseau ferroviaire national. Reliée au port de Djen Djen, elle a une gare de tri pouvant traiter jusqu'à 12millions de tonnes par an de marchandises.

3 – les infrastructures portuaires

Le port de Djen Djen permet la liaison maritime avec la wilaya de Jijel. Il répond aux nouvelles techniques du transport maritime, sa capacité de 4, 4 millions de tonnes par an le classe au premier rang à l'échelle de l'Afrique.

4 – les infrastructures aéroportuaires

L'aéroport Ferhat Abbès de Taher permet la liaison aérienne avec la wilaya de Jijel. Il se situe à 15km de la ville de Jijel. Il peut assurer toutes liaisons aériennes, long courrier, national et international.

III – 4 - E La population

Le nombre d'habitant de la commune de Jijel est de 128 258 habitants. Au cours des deux dernières décennies, le volume de population du centre ville de Jijel est passé de 7.331 habitants en 1977 à 4.481 habitants en 1987 et à 3.988 habitants en 1998, exprimant un solde migratoire négatif.

III – 4 - F L'état des lieux

Entité 1: (Centre ville)

- tissu dense, régulier avec des constructions presque semblables.
- Concentration des équipements : Bibliothèque, mairie, ...etc



Fig.69 montrante la photo de la bibliothèque communale
850 × 576 - affection.org
<https://www.google.dz/>

Fig.70 montrante la photo de la mairie de Jijel
756 × 444 – vitamine.org,
<https://www.google.dz/>



- Habitat individuel, avec des commerces au rez de chaussée.

Entité 2: (Faubourg, la Crête, la Pépinière, Village Moussa, Village Mustapha)

- Tissu spontané moins dense que le centre-ville avec différents types de constructions.

- Manque d'équipements d'accompagnement.

Entité 3: (La plage, El Akabi)

- Habitat individuel et collectif

- Existence de quelques équipements à l'échelle de la ville, tel que l'hôtel de finance.

Entité 4: (Zone militaire)

- Caserne

- Cité militaire

Entité 5:(Les ZHUNS)

- Dominance de l'habitat collectif.

- Existence des équipements éducatifs et administratifs.

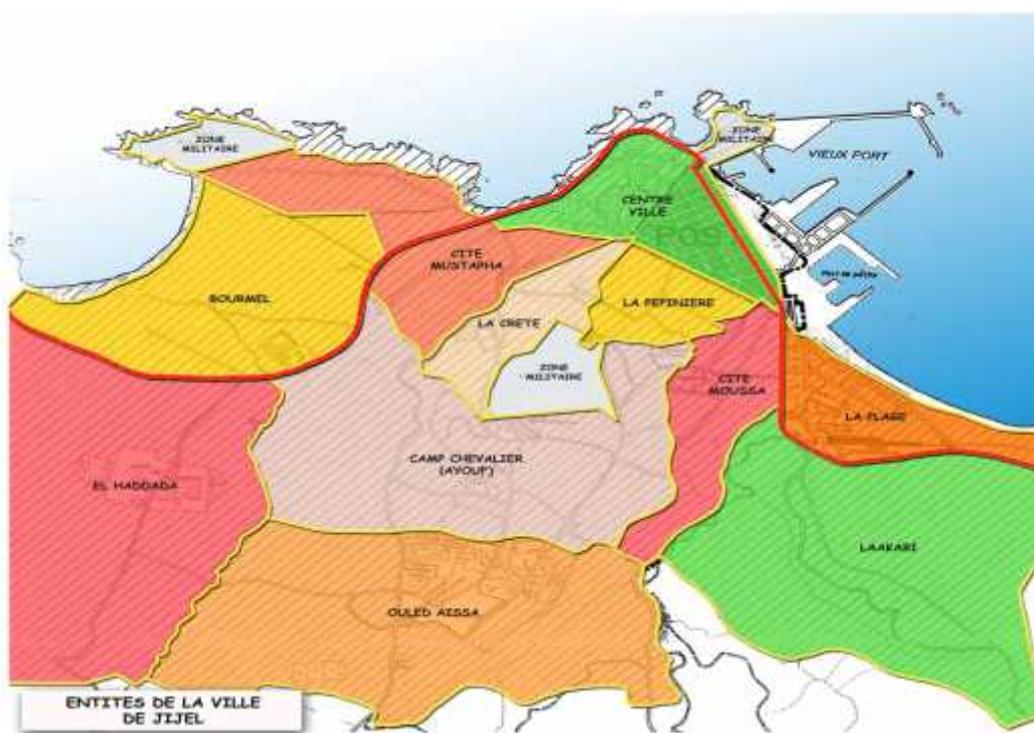


Fig.71 montrante la carte des entités de la ville de Jijel, traitée par l'auteur

III - 5 – Jijel et son port, clivage et ignorance

Plusieurs villes comme les villes portuaires du tiers monde et à cause de leur retard accumulé dans le passé, vivent toujours ce clivage ville-port comme c'est le cas pour Jijel. C'est un effet pervers qui cause la dégradation de la ville portuaire. Le clivage ville port se présente sous différentes formes qui dégradent la qualité de vie de la ville et, qui nuisent aux performances économiques de son port.

III – 5 - a- Les formes du clivage ville/port

1 -Une rupture spatiale

C'est la rupture principale que l'on remarque rapidement. Le port est séparé de la ville par des terrains vacants, en plus des grilles, il s'enferme derrière ses clôtures avec des ouvertures bien précises pour le transit, autrefois, des marchandises . Ce site n'est structuré d'aucun réseau de voirie. Accessible seulement par une voie qui débouche du boulevard « Hocine Rouibah », et se prolonge jusqu'au nouveau port de pêche « Boudis ». Le terrain vacant est utilisé aussi comme terrain de sport.

Ce site est fréquenté par un nombre restreint de population, constitué uniquement de la gent masculine, venant à la pêcherie ou pour faire du sport. Pendant la haute saison, ces terrains sont un lieu de loisir, on y implante des installations de divertissement, Cirques, jeux pour enfants ...etc. Donc on remarque une intense fréquentation par les familles pendant cette période, mais pendant la basse saison ce lieu est répulsif, si vide et insécurisé.

On note également l'absence de construction à caractère d'habitat, ou d'équipements qui pourraient dégager une dynamique, ou une animation quotidienne.

D'un autre côté, ». Jijel actuellement dans son développement ignore son port qui lui tourne le dos, et l'espace entre les deux entités se trouve en décalage et sans vocation. L'Interface entre ville et port qui est tout l'espace linéaire entre les deux entités s'est agrandi par une absence de vocation précise, surtout après la fermeture et l'abandon des hangars.

La rupture spatiale se manifeste par cet espace médian qui s'est formé comme une paroi épaisse et qui matérialise la rupture entre ville et port, un espace où ces derniers s'ignorent. Cette interface se trouve abandonnée par la ville et également par le port, elle devient sans vocation précise et sans valeur, ce qui lui donne un aspect informel et dégradé.



Fig.72



fig.73

Fig.72 et 73 montrantes respectivement la photo des installations portuaires qui occultent la vue et une vue sur le port militaire, mémoire de fin d'étude intitulé Réaménagement de la bande littorale de la ville de Jijel le vieux port, par Bibi L. et Alioua W. 2007-p.59 et 64



Fig.74



fig.75

Fig.74 et 75 montrantes respectivement des photos du boulevard Hocine Rouibah, contigu au port, mémoire de fin d'étude intitulé Réaménagement de la bande littorale de la ville de Jijel le vieux port, par Bibi L. et Alioua W. 2007-p.43 et 51

Le boulevard Hocine Rouibah représente la frontière entre la ville et l'espace portuaire, il marque la limite de ce site par une différence de niveau par rapport à la ville. Auparavant, le boulevard constituait un lieu de promenade urbaine d'où on pouvait voir un site paysager, et contempler l'animation dégagée par les bateaux



Fig.76



Fig.77

Fig.76 et 77 montrantes les photos du Boulevard, traitées par l'auteur

Aujourd'hui, ces espaces sont de moins en moins fréquentés à cause de la dégradation du paysage urbain, qui est devenu constitué d'un entassement d'anciennes installations portuaires qui occultent la vue vers la mer endossée à des terrains vides.



fig.78



Fig.79

Fig.78 et 79 montrantes les photos des terrains vacants abandonnés longeant le port, photos prises par l'auteur

2- une rupture institutionnelle

La ville coloniale fit du port le noyau de la structuration urbaine, mais avec son annexion au secteur militaire après l'indépendance, sa fonction urbaine s'est affaiblie. N'ayant aucun pouvoir de gestion sur le port, par conséquent, les autorités locales de la ville l'ignorèrent dans toutes leurs actions de développement de la ville, comme nous l'avons mentionné plus haut.

Or la gestion du littoral suppose une étroite coordination entre les divers intervenants.

Fig.80 montrant Djidjelle après l'occupation française 1850,
www.jijel.info/modules/xfseccion/article.php?articleid=2

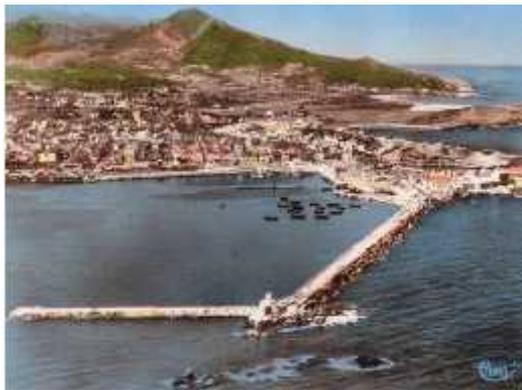


Fig.81 montrant la photo aérienne du port, site web :
suzanne.granger.free.fr,
<https://www.google.dz/>

Or la gestion du littoral suppose une étroite coordination entre les divers intervenants. Ne faudrait-il pas créer des organismes spécialement chargés de la gestion du littoral ? Une allusion en est faite à l'article 34 de la loi littoral qui indique : « dans les zones littorales ou côtières sensibles ou exposées à des risques environnementaux particuliers et afin de mobiliser l'ensemble des moyens requis, il est institué un conseil de coordination côtière. La coordination et le fonctionnement de ce conseil sont fixés par voie réglementaire ». Enfin soulignons l'absence de réseaux de surveillance, la non promulgation de la majorité des textes d'application des différentes lois, un personnel non investi des pouvoirs de constat et de poursuite et la difficulté de prise en charge des problèmes environnementaux relevant des collectivités locales.

3 – une rupture culturelle et sociale

Ce clivage là est la conséquence des deux premiers. Les habitants voient le port comme étant inaccessible parce que clôturé, enfermé sur lui-même, et sans activités en relation avec la ville. Dans leur imaginaire, le port est une infrastructure à part, d'autant plus qu'il a été délesté de la plupart de ses activités, les plus lourdes ont été transférées au nouveau grand port de Djen-Djen, les autres comme la pêche sont parties au nouveau port de Boudis. La séparation avec sa ville traumatise les habitants même si c'est d'une manière indirecte, car il déracine ces derniers de l'identité de leur ville. La répulsion du port et le fait de ne pas avoir de vocation pour l'interface, font de cet espace de la ville que nous appelons 'le front de mer' un espace répulsif, un refuge pour les délinquants, un espace que les habitants n'osent pas fréquenter. D'autant plus que la construction agressive avec la démolition de certains points de repères altèrent l'image de la ville en touchant à la façade urbaine.



Fig.82 montrant la photo du port et de la façade maritime naguère (carte postale)



Fig.83 montrant la photo du et de la façade maritime aujourd'hui, Mémoire de fin d'étude intitulé Réaménagement de la bande littorale de la ville de Jijel le vieux port, par Bibi L. et Alioua W. 2007-2008

(1) 4-Conclusion

La ville de Jijel souffre de trois types de clivages. Le premier est d'ordre institutionnel qui est la confiscation du port par le secteur militaire. Le deuxième est spatial c'est-à-dire que le port est séparé de la ville par le boulevard. De ces deux premiers résultent le type culturel sachant que les habitants ne partent plus au port.

III – 5 - B Jijel et son port, vers une reconversion

Suivant une logique déductive, et l'approche mondiale, et comme il est montré dans les chapitres 1 et 2, Jijel dispose actuellement de toutes les conditions pour penser à une reconversion de son front d'eau. La délocalisation du port à cause de son dépassement technique, ainsi que le clivage ville/port qui est un fait établi comme il est montré précédemment; ville et port ne cohabitent plus. La reconversion, à l'instar de tous les exemples des waterfronts dans le monde, lui permettra de reconquérir son port et d'assurer ainsi une recomposition ville/port salubre pour retisser les liens perdus entre ville et port.

1 – les bienfaits de la reconversion

La recomposition ville-port apporte des réponses aux problèmes d'actualités liés à la centralité, l'identité, l'image de la ville, les relations ville-mer, l'étalement urbain, etc. dont souffre Jijel. Comme le note l'auteur « Les espaces délaissés représentent un potentiel susceptible de valorisations nouvelles, d'une recomposition en fonction des comportements, des goûts, des innovations techniques et du contexte socio-économique » (BOUBACHA, E .D, DAVOULT, et al. 1997. p.15). Cela permettra l'émergence de nouvelle centralité (CHALINE Claude. 1994), qui concentrera de nouvelles fonctions et correspondra mieux aux nouvelles dimensions urbaines, les centres villes traditionnels n'étant plus adaptés pour jouer ce rôle de centre d'agglomération. La présence de l'eau représente un autre potentiel intéressant car elle « induit des espaces hautement valorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec des effets de plus-values évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau » (CHALINE Claude. 1994. p.15). De plus, des sensibilités collectives nouvelles sont apparues ces dernières années sur les thèmes de l'environnement et de la qualité de vie. A cet égard, « l'eau représente un facteur potentiel d'embellissement et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain et pouvant bénéficier d'un traitement paysager de qualité » (BOUBACHA, E .D, DAVOULT, et al. 1997. p.17).

III – 5 - C Synthèse

Le retour de la ville vers la mer signifie qu'il y a eu rupture ou plutôt conflit ou relation conflictuelle ou encore des moments de tension, qui se sont traduits spatialement et socialement et se sont manifestés d'une manière très poussée dans des zones plus que d'autres notamment dans la ville de Jijel. Ce qui nous a interpellés et nous a poussés à chercher de près les causes tout en essayant de proposer des solutions pour cette situation.

Dans notre présente recherche nous avons introduit notre sujet ensuite, dans un premier chapitre, nous avons présenté succinctement les particularités de l'urbanisme et de l'architecture en zone littorale, ce qui nous a permis d'établir une problématique de la ville littorale pour pouvoir extrapoler ensuite du mondial au local, c'est-à-dire de passer de la ville littorale dans plusieurs continents à la ville littorale algérienne. S'ensuit notre démarche méthodologique à travers laquelle nous avons montré pourquoi nous avons choisi cette étude en finissant par formuler la problématique de la recherche. Suivre ces étapes nous a facilité notre travail qui a été consolidé dans un deuxième chapitre, par une recherche thématique à travers la consultation des publications et travaux qui ont traité le même thème. Il en résulte que le développement des villes littorales portuaires est passé par plusieurs étapes dont la reconversion des interfaces ville-port ou *Waterfronts revitalisations*, qu'il n'y a pas de consensus pour la définition de la ville portuaire pour les spécialistes de la question urbanistique et architecturale, donc plusieurs parmi eux procèdent au classement des villes selon certains critères en respectant trois concepts fondamentaux. Ces lectures nous ont éclairés et c'est en conséquence que nous avons choisi l'exemple jugé illustratif de Dunkerque car il nous semble similaire à Jijel. Pour avoir une idée claire et précise, nous avons d'abord collecté des informations sur la ville littorale algérienne, sur la réglementation qui la régit et les instruments d'urbanisme liés au littoral et appliqués en Algérie. Munis de ces précieuses et judicieuses connaissances, nous avons entrepris l'étude du cas de Jijel. En essayant d'établir l'état des lieux à Jijel, nous avons remarqué que cette ville vivait trois sortes de clivage avec son port, le premier institutionnel car le Ministère de la Défense Nationale s'est approprié le port, ce qui fait que les autorités locales ne l'intègrent plus dans leur actions de développement ; soulignons l'absence de réseaux de surveillance, la non promulgation de la majorité des textes d'application des différentes lois, un personnel non investi des pouvoirs de constat et de poursuite et la difficulté de prise en charge des problèmes environnementaux relevant des collectivités locales. Le deuxième clivage est spatial dû à la clôture autour du port pour des raisons de sécurité et aussi le boulevard qui sépare la ville de son port. Ces deux clivages induisent le troisième qui est d'ordre socio-culturel parce que les habitants de Jijel n'ont plus accès au front de mer, et que les interstices alentour le rendent répulsif.

Cet état ne peut plus continuer d'être, le port est appelé à accomplir de nouvelles fonctions homogènes, moins lourdes (les plus lourdes ont été délocalisées avec la construction du port de Djen Djen) et qui cohabiteront mieux avec la fonction urbaine de la ville qui a souffert longtemps de la présence du port qui lui tournait le dos et l'isolait de son front d'eau. Une opération de *waterfront* revitalisation s'impose, avec l'ouverture des barrières entre ville et port qui assurera le développement des deux camps au profit d'une ville plus conviviale et durable. Elle atténuera cette coupure qui les sépare. Elle permettra également de redynamiser l'activité tertiaire et de loisirs pour obtenir une animation urbaine de qualité. Un plan général d'aménagement défini par des urbanistes et architectes chevronnés et qui prendrait le port en considération serait bénéfique pour la ville de Jijel, s'il permet actuellement et entre autre la reconquête des interstices à proximité du centre-ville, à long terme cette ville pourra rattraper son retard et faire partie des grandes villes portuaires internationales. Une pareille initiative impliquerait « la coordination et la concertation entre les différents acteurs aussi bien au niveau central, qu'au niveau local, elles sont indispensables pour le bon fonctionnement d'une politique de gestion intégrée du littoral. Par ailleurs, il faut mettre à la disposition de chaque intervenant les moyens humains et financiers nécessaires. » (Malika KACEMI -« Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran », Études caribéennes [En ligne], 20 | Décembre 2011, mis en ligne le 01 juillet 2013, <http://etudescaribeennes.revues.org/5959> ; DOI :10.4000/etudescaribeennes.5959)

La loi « littoral » le stipule clairement. « Dans le littoral, l'ensemble des actions de développement s'inscrit dans une dimension nationale d'aménagement du territoire et de l'environnement. Il implique la coordination des actions entre l'Etat, les collectivités, les organisations et les associations qui œuvrent dans ce domaine et se fonde sur les principes de développement durable, de prévention et de précaution» (article 3). (Malika KACEMI -« Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran », Études caribéennes [En ligne], 20 | Décembre 2011, mis en ligne le 01 juillet 2013, <http://etudescaribeennes.revues.org/5959> ; DOI : 10.4000/etudescaribeennes.5959)

CONCLUSION GENERALE

La révolution industrielle ayant modifié les moyens de transports aussi bien nautiques que terrestres grâce aux progrès techniques, a permis la connexion entre les villes et leurs hinterlands plus étendus ; par là-même elle a souvent engendré un clivage ville-port. La production et la distribution répondent désormais à de nouvelles logiques basées sur la distribution en masse et sur le moindre coût. Aussi, le port comme un des principaux moyens d'échanges doit répondre aux nouvelles exigences économiques, comme le port de Djen Djen auquel ont été transférées les activités lourdes parce qu'il peut recevoir les bateaux de grands tonnages, il devient donc nécessaire sinon indispensable d'adapter l'ancien port qui ne pouvait plus répondre au gigantisme des bateaux à conteneurs. Donc, le clivage ville-port est le résultat de la révolution industrielle sur la ville portuaire. Il se présente sous différentes formes de ruptures, la première institutionnelle car le Ministère de la Défense Nationale s'étant approprié le port, les autorités locales ne l'intègrent plus dans leur actions de développement. Ce port dépassé, qui n'a plus l'utilité des temps passés, serait d'un plus grand bénéfice à la ville de Jijel (tourisme) si l'institution propriétaire condescendait à le lui céder. La deuxième rupture est spatiale matérialisée par la clôture qui semble enfermer le port, bien sûr pour des raisons de sécurité, et par le boulevard qui le sépare de sa ville. De ces deux ruptures résulte la troisième socio-culturelle, étant donné que les habitants ne peuvent plus accéder facilement au front de mer, et que les interstices mal gérés alentour le rendent répulsif. Ces diverses ruptures altèrent le bon fonctionnement du système ville-port.

La fatalité qui poursuit la plupart des villes portuaires depuis les années 50 est de subir des opérations de reconversion de leurs waterfronts. Les villes américaines ont été les pionnières (Baltimore, Boston...) suivit par les villes asiatiques (Osaka, Hong Kong...) et les villes australiennes et européennes par la suite. Actuellement c'est le tour des villes sud-américaines et africaines (CHALINE C. 1994). Or, les villes portuaires comme c'est le cas de Jijel sont dans l'obligation de connaître ces changements, comme il est montré à travers cette recherche ; ceux-ci ont pour but de recomposer et revitaliser les territoires portuaires dépassés par les exigences techniques. (BAUDOIN T et COLLIN M. 1999). La recomposition du front d'eau de Jijel serait sa chance ultime pour le moderniser et de lui donner une nouvelle image forte et digne de son statut de ville touristique. Jijel doit s'inspirer des projets de transformation 'waterfronts' des modèles internationaux, qui sont devenus des références, pour sa future recomposition, et doit adopter un modèle urbain de réaménagement mais tout en respectant ses acquis socioculturels et économiques.

BIBLIOGRAPHIE

(2) Becet, J-M. (2002). Le droit de l'urbanisme littoral, Presses Universitaires Rennes.

BIBI Louiza et ALIOUA Warda – mémoire de magister – Le réaménagement de la bande littorale de la ville de Jijel – 2007

Cattedra Raffaele – Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée - 2011

CHALINE Claude. 1994

CHALINE C. et Rachel Rodrigues Malta, Ces ports qui créent des villes, L' Harmattan, 1994.

CHIBOUB A., MAHDJOUR Z., BENZAHRA K. - Pour une meilleure mise en tourisme de la ville de Tipasa- 2013-2014

Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement - P.MERLIN et F.CHOAY – éd.PUF
Daniel Béhar, 1998

Ducruet César- Typologie mondiale des relations ville – port » - 2008

Ghodbani T. et Semmoud B. – Urbanisation cotière en Algérie – Processus et Impact sur l'environnement – 2009

Ghodbani Tarik, « Environnement et littoralisation de l'Ouest algérien », Insaniyat / إنسانيات, 50 | 60-53 ,2010.

Ghrissi B. – Corniche oranaise, un blason à redorer - 2014

JORA n°15 du 12 mars 2006, loi n°06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville.

LABII B. Cours de géographie urbaine, Constantine, édition de l'Université MENTOURI;2004-2005

Magali Henry – Villes portuaires en mutation, les nouvelles relations ville-port à Marseille – Dans le cadre du Programme de Revouvement Urbain Euroméditerranée – 2006

Malika kacemi -Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran, Études caribéennes [En ligne], 20 | Décembre 2011, mis en ligne le 01 juillet 2013, consulté le 16 janvier 2016. URL : <http://etudescaribeennes.revues.org/5959> ; DOI : 10.4000/etudescaribeennes.5959

Marc COTE ; « Algérie ; Choix d'espace, choix de société » ; In, Repères n°03/1997

Paskoff R. – Les littoraux, impacts des aménagements sur leur évolution – 1993

P.MERLIN et F.CHOAY -Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement-ed.PUF

Roncayolo M – 1990

SITES INTERNET

658 (1) DUCRUET, César, 2005, Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial, Mappemonde, 77 <http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>).

(2) wikipédia, l'encyclopédie libre consulté le 02/05/2016 (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Littoral>)

wikipédia, l'encyclopédie libre consulté le 02/05/2016

Wikipédia, l'encyclopédie libre consulté pour définition le 11/12/2011 dans « Le clivage Ville/Port et Recomposition Ville/Port » – AOUISSI Khallil Bachir – 2013

<https://www.google.dz>, pollution de l'air visité le 12/06/2016

www.jijel.info/modules/xfsection/article.php?articleid=2

site web : suzanne.granger.free.fr

www.jijel.info/modules/icontent/index.php?page=40

Site web : encyclopedie.pieds-noirs.info/index.php/Djidjelli_-_ville

<https://www.google.dz>, pollution de l'air visité le 12/06/2016

photo montrant Lisbonne Auteur: Roberto Ferrari,(3)

<http://www.placesonline.fr/europe/portugal/lisbonne/fotos.asp>

TABLE DES FIGURES

Fig.1- 1715 × 1139 - aaec-oran.com, <https://www.google.com> visité le 02 juin 2016

Fig.2 - 447 × 336 - selectour-afat.com, <https://www.google.com> visité le 02 juin 2016

Fig.3 -Auteur Roberto Ferrari,<http://www.placesonline.fr/europe/portugal/lisbonne/fotos.asp> visité le 02 juin 2016

Fig.4 - 600 × 400 - easyvoyage.com, <https://www.google.dz> visité le 04 juin 2016

Fig.5 - 1024 × 768 - touslesmap.org, <https://www.google.dz> visité le 04 juin 2016

Fig.6 - 1000 × 666 - photan.wordpress.com, <https://www.google.dz> visité le 04 juin 2016

Fig.7 - 480 × 631 - geomorphologie.revues.org

Fig.8 - 1440 × 803 - villesdafrique.over-blog.com, <https://www.google.dz> visité le 04 juin 2016

Fig.9 - 1600 × 900 - vivredemain.fr, <https://www.google.dz> visité le 05 juin 2016

Fig.10 - 800 × 534 - sudouest.fr, <https://www.google.dz> visité le 05 juin 2016

Fig.11 - 660 × 281 - lepoint.fr, <https://www.google.dz> visité le 05 juin 2016

Fig.12 - 580 × 435 - echogeo.revues.org, <https://www.google.dz> visité le 05 juin 2016

Fig.13 - 994 × 768 - projets-architecte-urbanisme.fr, <https://www.google.dz> visité le 05 juin 2016

Fig.14 - <http://analyseaarhus.wix.com>, visité le 05 juin 2016

Fig.15 - 800 × 600 - cocorico.com, <https://www.google.dz> visité le 05 juin 2016

Fig.16 - 500 × 218 mapplanete.blogs.sudouest.fr, <https://www.google.dz> visité le 05 juin 2016

Fig.17 - 930 × 947 - catholique-sedevacantiste.com, <https://www.google.dz> visité le 05 juin 2016

Fig.18 - Ressources naturelles Canada, <http://www.rncan.gc.ca/accueil>

Fig.19 - www.leclercvoyages.com

Fig.20 - www.zoeken.nu

Fig.21 - <https://ar-ar.facebook.com/zeralda1844/photos/a...2388>.

Fig.22 - sallevirtuelle.cotesdarmor.fr/inventaire/plougrescant/Geoviewer/.../IA22012057.html

Fig.23 - Encyclopédie Larousse en ligne, <https://www.google.dz>

Fig.24 - <https://www.google.dz>

Fig.25 - <https://www.google.dz>, pollution de l'air

Fig.26 - 1 92 × 144 - fr.luxuryestate.com, <https://www.google.dz/>

Fig.27 - 650 × 340 - utile.fr, <https://www.google.dz/>

Fig.28 - 204 × 204 - technal.com, <https://www.google.dz>

Fig.29 - 800 × 600 - pepinieres-naudet.com, <https://www.google.dz/>

Fig.30 - 800 × 653 - materiel.hellopro.fr, <https://www.google.dz>

Fig.31 - 566 × 291 - centre-contrôle-intervention-habitat-caen.fr, <https://www.google.dz/>

Fig.32 - 740 × 549 - eau-de-pluie.ch, <https://www.google.dz/>

Fig.33 - 980 × 450 - actu.orange.fr, <https://www.google.dz>

Fig.34 - 480 × 360 - youtube.com, <https://www.google.dz/>

Fig.35 - 450 × 277 - paysenfrance.fr, <https://www.google.dz/>

Fig.36 - CHALINE Claude. 1994. p. 27.

Fig.37 - Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires, César DUCRUET – 2010

Fig. 38 - montrante le trafic conteneurisé et taille démographique des villes portuaires dans le monde de 1975 à 2005, sources : Containerisation International Yearbooks ; Moriconi-Ebrard, 1994 ; Helders, 2006 ; Brinkhoff, 2006 ; Lahmeyer, 2006” dans - César Ducruet – « Typologie mondiale des relations villes-port » 2008 – p.11

Fig.39 - <https://www.google.dz/>

Fig.40 - Google earth ©. Image modifiée par AOUISSI K.B dans « Le clivage ville/port et recomposition ville/port, 2013.

Fig.41 - Google earth © d’une image modifiée par AOUISSI K.B dans « Le clivage ville/port et recomposition ville/port, 2013.

Fig.42 - 1504 × 1000 - mapio.net, <https://www.google.dz/>

Fig.43 - 1280 × 950 - mapio.net, <https://www.google.dz/>

Fig.44 - 1504 × 1000 - mapio.net, <https://www.google.dz/>

Fig.45 - montrante une photo via Google earth ©, modifiée par AOUISSI K.B dans « Le clivage ville/port et recomposition ville/port, 2013.

Fig. 46 montrante un dessin du port de Dunkerque

Fig.47 - 800 × 600 - cntpa.org, <https://www.google.dz/>

Fig.48 - Google earth © une image modifiée par AOUISSI K.B dans « Le clivage ville/port et recomposition ville/port, 2013.

Fig.49 - (extrait de cartes Encarta 2006, traité par Safri said dans «Renouveau urbain d’un centre ancien en déclin, cas du centre-ville de Jijel », mémoire de magistère.

Fig.50 - Google earth © d’une vue aérienne de Jijel et de son port traitée par l’auteur.

Fig.51- Google earth © d’une vue aérienne de Jijel et de son port traitée par l’auteur.

Fig.52 - Google earth © d’une vue aérienne de Jijel et de son port traitée par l’auteur

Fig.53 - Google earth © d’une vue aérienne de Jijel et de son port traitée par l’auteur

Fig.54 - Source : Site web : encyclopedie.pieds-noirs.info/index.php/Djidjelli_-_ville

Fig.55 - Google earth © d’une vue aérienne de Jijel et de son port traitée par l’auteur

Fig.56 - <http://www.jijel.info/modules/icontent/index.php?page=40>

Fig.57 - www.jijel.info/modules/xfsection/article.php?articleid=2

Fig.58 et 59 - www.jijel.info/modules/xfsection/article.php?articleid=2

Fig.60 - 550 × 435 - jijelannonces.net, <https://www.google.dz/>

Fig.61 - Source : « POS N°1 de la ville de Jijel », ANAT, 2001.

Fig.62 - Google earth © d’une vue aérienne de Jijel et de son port traitée par l’auteur

Fig.63 -,Source : INC (Institut national de cartographie

Fig.64 - http://ouedmerda.free.fr/cartes/ports/port_djidjelli.htm

Fig.65 - Google earth © d'une vue aérienne de Jijel traitée par l'auteur

Fig.66 - Source : « POS N°1 de la ville de Jijel », ANAT, 2001.

Fig.67 - 640 × 406 - jijel-archeo.123.fr, <https://www.google.dz/>

Fig.68 - <https://www.google.dz/>

Fig.69 - 850 × 576 - affection.org, <https://www.google.dz/>

Fig.70 - 756 × 444 - vitamine.org, <https://www.google.dz/>

Fig.72 et 73, mémoire de fin d'étude intitulé Réaménagement de la bande littorale de la ville de Jijel le vieux port, par Bibi L. et Alioua W. 2007-p.59 et 64

Fig.74 et 75 mémoire de fin d'étude intitulé Réaménagement de la bande littorale de la ville de Jijel le vieux port, par Bibi L. et Alioua W. 2007-p.43 et 51

Fig.76 et 77 montrantes les photos du Boulevard, traitées par l'auteur

Fig.78 et 79 montrantes les photos des terrains vacants abandonnés longeant le port, photos prises par l'auteur

Fig.80 - www.jijel.info/modules/xfsection/article.php?articleid=2

Fig.81 - site web : suzanne.granger.free.fr, <https://www.google.dz/>

Fig.82 montrante laphoto du port et de la façade maritime naguère (carte postale)

Fig.83 - Mémoire de fin d'étude intitulé Réaménagement de la bande littorale de la ville de Jijel le vieux port, par Bibi L. et Alioua W. 2007-2008

TABLE DES CARTES

Fig.71 montrante la carte des entités de la ville de Jijel, traitée par l'auteur

ANNEXES

Port de Djen Djen

Des améliorations sont souvent nécessaires pour l'accès et le stockage vu que les navires sont devenus plus grands et les marchandises toujours plus abondantes et plus exotiques. Le port initial, comme le port de Jijel, est pour la plupart des cas abandonné au profit d'une délocalisation, par la construction d'un port plus grand. Comme le remarque Ariane Wilson, « le système intégré ville-port est définitivement brisé par le gigantisme naval de la deuxième moitié du XXe siècle, qui fait du port non plus un moteur de développement économique mais un vecteur de flux parmi d'autres » (Wilson, 2002). En effet, au cours de la décennie 70, les facteurs économiques autant que technologiques amenèrent les autorités algériennes à décider de la construction d'un port à l'est de l'Algérie : le port de Djen Djen qui débutera en 1984 pour s'achever en 1992. Il se situe à 10km du chef lieu de la wilaya de Jijel. Il est considéré comme le plus important ouvrage portuaire en méditerranée en un délaisse d'espaces et eau profonde.

Si la réalisation de ce fameux port de Djen Djen a des retombées bénéfiques sur la région d'Alger en particulier et pour l'Algérie en général, le port originel de Jijel s'est vu atteint d'un abandon et d'un délaissement au profit de nouvelles plates-formes portuaires suburbaines plus performantes.

La conséquence de cette délocalisation a été l'inutilité de ses espaces qui sont devenus des « no man's land » (Hayuth, 1982), des terrains dégradés et désertés.

Réglementation des villes littorales

L'aménagement du littoral doit s'opérer dans un cadre juridique clair et précis, tenant compte de la hiérarchie des normes et des documents, à savoir la loi relative à l'aménagement et à l'urbanisme, la loi édictant les prescriptions particulières au littoral, le plan d'aménagement côtier, le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, et enfin, le plan d'occupation des sols.

Cette loi est une loi d'aménagement et d'urbanisme qui a pour but

- la protection des équilibres biologiques et écologiques, la préservation des sites, des paysages et du patrimoine culturel et naturel du littoral
- la préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau.
- la mise en œuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral.

Différents dispositifs de la loi participent à la protection du patrimoine et des paysages

- Maîtrise de l'urbanisme : extension en continuité intégrée à l'environnement, mais limitée par la création de coupures d'urbanisation et dans les espaces proche du rivage ; non constructibilité dans la bande littorale des 100 mètres
- Protection stricte des espaces et des milieux naturels les plus caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral.

Instruments d'urbanismes liés au littoral

1- Le plan d'aménagement côtier (PAC)

- Le PAC a pour objet de délimiter l'espace littoral. La proposition de délimitation de l'espace littoral s'est faite sur la base de critères physiques. Ainsi au niveau des zones des falaises il a été retenu une profondeur de 800 mètres et au niveau des espaces relativement plats, il a été retenu une profondeur de 3 km. Il a été intégré les espaces forestiers dans leur intégralité.

2-Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU)

- Le PDAU fixe les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires concernés, il détermine la destination générale des sols, la nature et le tracé des grands équipements d'infrastructure.
- En Algérie, Le POS est un instrument de gestion et de planification urbaine dont la finalité est un règlement de détail, procédant d'une politique de protection.

ANNEXES

Annexes :

Annexe 01 :

Bois lamellé collé :

- **Avantages – qualités :**

Capacité de charge élevée : légèreté et résistance (plus léger que l'acier pour une résistance similaire)

Permettent de réaliser de longues portées à partir d'éléments de faibles sections.

- **Forte résistance à la déformation :**

De par son procédé de production, le bois lamellé-collé est un matériau très stable peu sujet aux fissures.

- **Vaste choix de formes :**

Le bois lamellé-collé peut être produit dans pratiquement toutes les formes et toutes les dimensions imaginables.

- **Grande qualité de surface :**

Aspect haut de gamme et uniforme réalisé par les techniques de scanner et rabotage les plus modernes.

- **Gonflement et retrait :**

Séché pour atteindre le taux d'humidité idéal pour la construction, ce qui limite le retrait et le gonflement naturels de même que les défauts d'étanchéité et les fissurations qu'ils impliquent.

ANNEXES

- **Résistance au feu élevée :**

Le taux de combustion théorique du bois s'élève à 0,7 mm/min. À la différence d'autres matériaux de construction, le comportement de combustion du bois est sûr et prévisible (sa capacité de charge est plus longtemps maintenue que celle de la construction en acier).

- **Résistance aux séismes :**

Le bois lamellé-collé permet la construction de bâtiments antisismiques

- **Environnement :**

- **Climat : le CO2**

Demeure fixé à long terme dans les éléments en bois et n'a donc aucun impact sur l'atmosphère.

- **Eco-Certification :**

Le bois utilisé provient d'une sylviculture durable. Toute notre production est classée PEFC.

- **Transport :**

Grâce à la légèreté du bois, les frais de transport sont réduits, de même que les gaz d'échappement nocifs.

- **Résistance naturelle :**

Le bois est résistant à la corrosion et se comporte bien face aux substances chimiques agressives. Employé convenablement, il est possible de renoncer à tout traitement chimique supplémentaire.

- **Recyclage :**

Le bois lamellé-collé ne présente aucun risque écologique, il peut être réutilisé ou recyclé pour le chauffage.

ANNEXES

- **Rentabilité**

- **Usinage :**

Simple et rapide.

- **Pré finissage :**

Des temps de montage courts grâce au taux de préfinissage élevé.

- **Dimensions réduites des éléments :**

Fort potentiel d'économies grâce à l'emploi d'éléments de construction hautement résistants.

- **Gamme :**

La production s'appuie sur des procédés techniques hautement sophistiqués. Le bois lamellé-collé est proposé dans les classes de résistance GL 24, GL 28, GL 32 et GL 36 et produit en éléments droits et cintrés.

Producteur complet, nos compétences centrales se situent aussi bien au niveau de la production d'éléments standard que dans celle de pièces spécifiques.

- **résistance et rigidité :**

1	Matériau	Bois lamellé collé combiné				Bois lamellé collé homogène			
2	Classe de résistance	GL 24c	GL 28c	GL 32c	GL 36c	GL 24h	GL 28h	GL 32h	GL 36h
Résistance en N/mm²									
3	Cintrage ($f_{m,0}$)	21	28	32	30	21	28	32	30
Traction :									
4	parallèle ($f_{t,0}$)	14	16,5	18,5	22,5	16,5	19,5	22,5	26
5	perpendiculaire ($f_{t,90}$)	0,35	0,4	0,45	0,5	0,4	0,45	0,5	0,6
Compression :									
6	parallèle ($f_{c,0}$)	21	24	26,5	29	24	26,5	28	31
Rigidité en N/mm²									
Module d'élasticité :									
7	parallèle ($E_{0,par}$)	11 000	12 600	13 700	11 700	11 600	12 600	13 700	11 700
8	perpendiculaire ($E_{0,perp}$)	320	300	420	450	300	420	460	400
Module de cisaillement :									
9	$G_{0,par}$	590	720	760	850	720	780	800	910
Masse volumique en kg/m³									
10	Masse volumique ρ_s	350	380	410	430	380	410	430	450

Source: Binderholz GmbH · Brettschichtholzwerk/ www.binderholz.com.

Annexe 02 :

Toiture végétalisée :

- **Les avantages d'une toiture végétalisée :**

La toiture a pour fonction première la protection de la maison vis-à-vis des intempéries et du soleil. Elle constitue aussi la principale source de déperdition de chaleur en hiver et de surchauffe en été. Le complexe isolant-substrat-végétation d'une toiture végétalisée agit comme un isolant extérieur : il réduit les risques de condensation à l'intérieur et limite les déperditions thermiques l'hiver ; il apporte un confort d'été grâce à son inertie thermique et son humidité, même légère. Cette technique permet, de surcroît, une isolation acoustique. Elle fixe les poussières et atténue la pollution de l'air.

- stocke du carbone et libère de l'oxygène
- limite les surchauffes d'été et les déperditions thermiques l'hiver
- apporte une fraîcheur de l'air l'été
- joue un rôle de rétention de l'eau
- favorise la biodiversité
- prolonge la durée de vie du toit
- accompagne une construction comme un jardin...

- **Le choix de la végétation et la plantation :**

Le choix des végétaux est un élément important dans la composition de la toiture. Pour limiter l'entretien (arrosage...), les végétaux doivent être adaptés à la nature du substrat (pH...), au climat et à l'exposition. Les plantes vivaces tolérant la sécheresse, le gel, et de basse hauteur seront donc privilégiées.

ANNEXES

Plusieurs techniques peuvent être utilisées pour la plantation :

- le semis ou le bouturage sur place : techniques pratiques et peu coûteuses, mais les plants peuvent prendre entre 6 mois et 2 ans pour recouvrir le toit.
- la plantation en godet ou en mini-motte : les végétaux sont facilement modelables et procurent une meilleure hygrothermie pendant les premières années par rapport au semis.
- la pose de plaques précultivées (dalles, tapis, rouleaux...) : ce sont des tapis végétaux prêts à la pose, pratiques pour des grandes surfaces à planter, mais le prix est plus élevé à l'achat.

Source : Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement de Saône-et-Loire/ www.caue.71.fr

Annexe 03 :

Isolation en fibre de bois :

- Description :

Les panneaux flexibles en fibres de bois.

- Économie de l'énergie :

- protection thermique optimale pour la réduction des frais de chauffage

- La protection contre la chaleur estivale

- 10 heures de protection contre la chaleur estivale avec une épaisseur d'isolant de 200 mm

- Protection contre l'incendie

- plus de 2.000 constructions déjà testées

- Protection contre l'humidité

- Prophylaxie des dommages de la construction, l'habitat sain

Très bonne rigidité, entraxe maximal jusqu'à 900 mm

ANNEXES

- **Utilisation :**

Pour plusieurs applications par exemple:

- L'isolation entre chevrons
- Plafond en poutres de bois
- Mur extérieur
- Mitoyenne
- Mur intérieur
- Toiture.

- **Composition :**

Fibres de bois (matière), fibres polyoléfiniques (liant), Ammonium poly phosphaté (Protection incendie)

- **Données techniques :**

- Densité : minimum : 40 kg/ m³
- Conductivité thermique : Valeur nominale Lambda D : 0.038 W/(m-K)
- Capacité thermique spécifique : 2100 J/(Kg-K)
- Résistance à la vapeur d'eau μ : 5
- Classement au feu : Selon norme DIN 4102-1 : B2
- Selon norme EN 13501-1 : E (peu inflammable, peu fumant)
- Température maximum d'utilisation : 120°C
- Comportement à l'humidité : Matériaux à très haute capacité de régulation de l'humidité.
- Humidité normale : 10°C
- Aucune résistance à la compression.

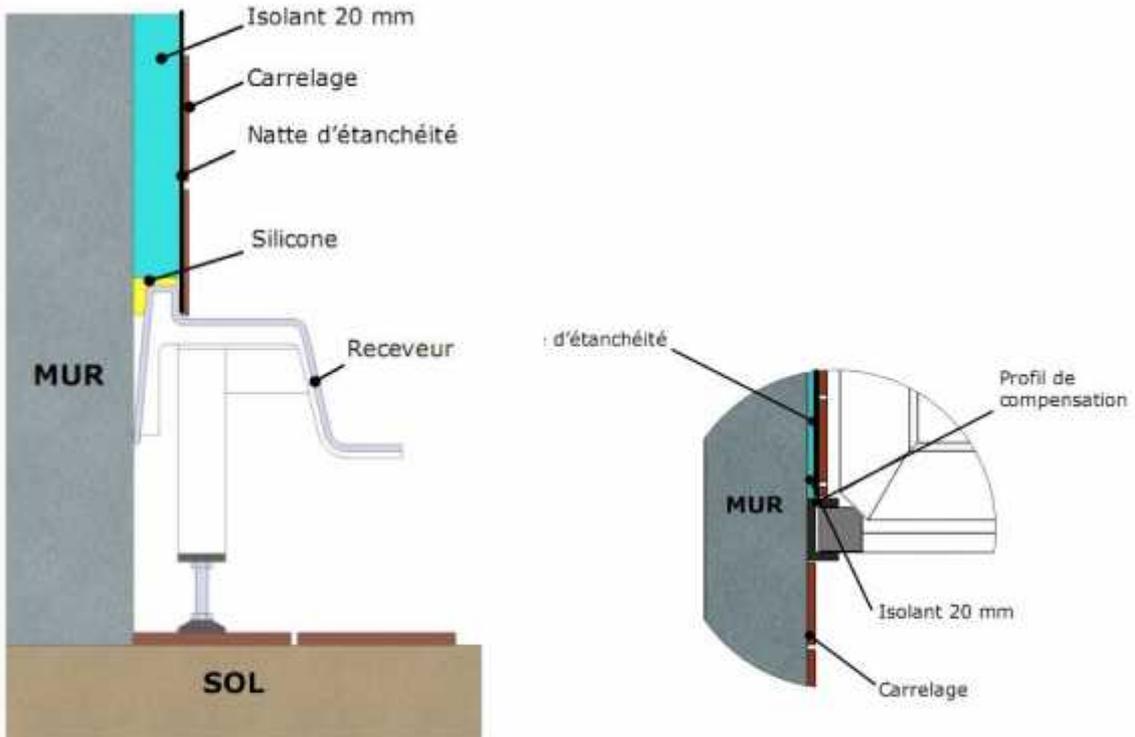
Source : Données fabricant. 2003/www.ecobio-materiaux.fr

ANNEXES

Annexe 04 :

Hamam et sauna :

- Isolation, étanchéité et la disposition des receveurs dans un hamam.



- Les différences de températures et le flux thermique dans un sauna.

